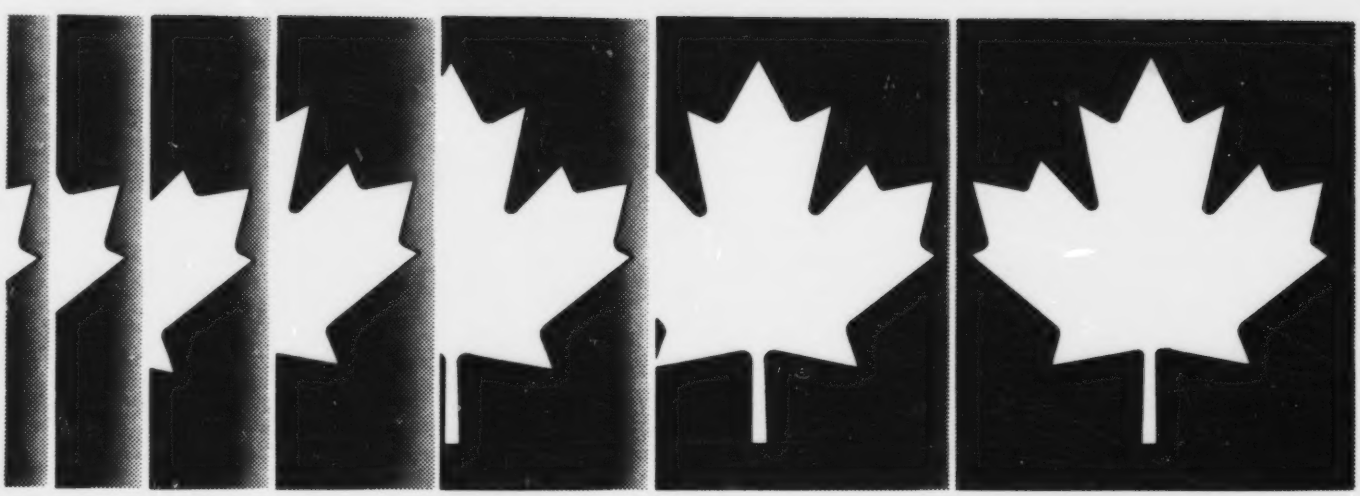
Canadian Transport Commission
Commission canadienne des transports

ANNUAL REPORT 1982

Canada



© Minister of Supply and Services Canada 1983
CAT. No. TT 1-1982
ISBN 0-662-52279-6

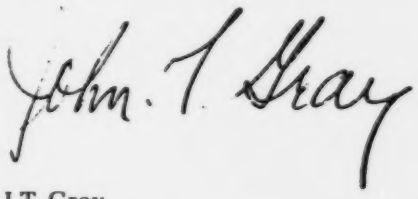
Canadian Transport Commission | Commission canadienne des transports

The Honourable Jean-Luc Pepin
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the sixteenth annual report of the Canadian Transport Commission, made pursuant to section 28 of the National Transportation Act, for the calendar year ended December 31, 1982.

Yours sincerely,



J.T. Gray
Vice-President
Canadian Transport Commission

Members of the Canadian Transport Commission 1982

President:	Hon. E.J. Benson[1]	
Vice-President:	J.T. Gray	
Vice-President (Research):	Yves Dubé	
Commissioners:	M.D. Armstrong	J.A.D. Magee
	R.A. Azzie	J.M. McDonough
	J.-L. Bourret	R.J. Orange
	Gérald Drainville	Anne-Marie Trahan
	D.H. Jones	J.F. Walter
	Paul Langlois	B.R. Wolfe

Commission Secretary: D.W. Foley

Committees	Chairmen
Air Transport	M.D. Armstrong
Commodity Pipeline Transport	D.H. Jones[2]
International Transport Policy	J.M. McDonough
Motor Vehicle Transport	Gérald Drainville[2]
Railway Transport	J.A.D. Magee[2]
Review	J.T. Gray
Water Transport	Paul Langlois[2]

[1]Term expired Aug. 31, 1982
[2]Appointed Feb. 23, 1982

Mailing Address

Ottawa K1A 0N9
Tel.: 819-997-6567
Telex: 053-4254

Location

Les Terrasses de la Chaudière
15 Eddy Street
Hull, Québec

Table of Contents

Canadian Transport Commission. 1

Western Division. 13

Railway Transport Committee. 21

Air Transport Committee. 35

Water Transport Committee. 45

Motor Vehicle Transport Committee. 53

International Transport Policy Committee. 57

Commodity Pipeline Transport Committee. 61

Review Committee. 67

Research Branch. 71

Traffic and Tariffs Branch 77

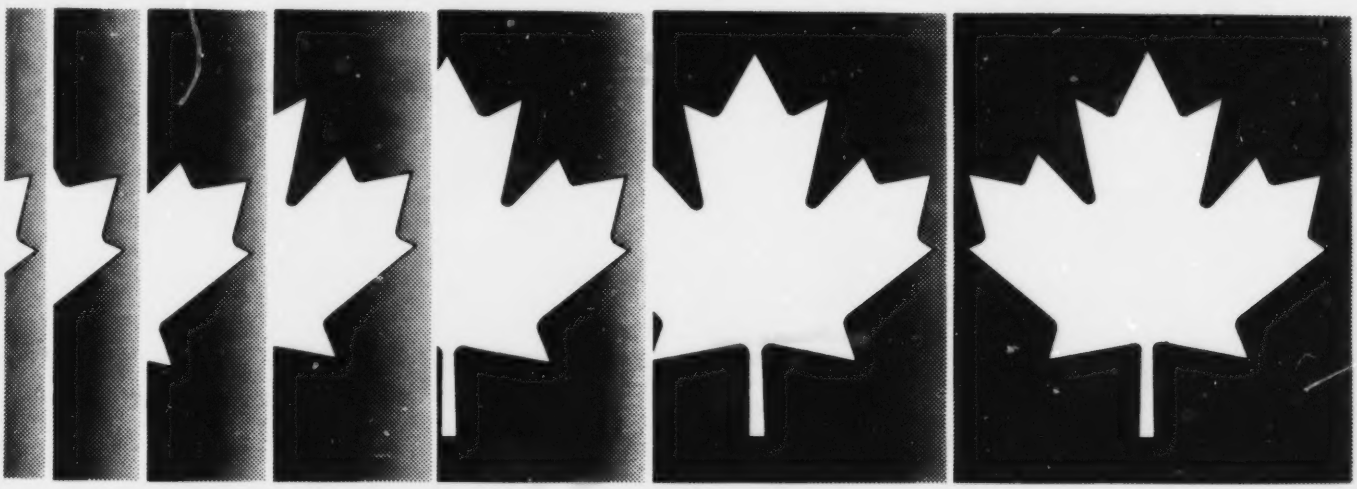
Appeals to Federal Court. 83

Appendices. 91

Canadian Transport Commission

"... an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada ..."

Section Three, National Transportation Act.



Introduction

The Canadian Transport Commission (CTC) was established by the *National Transportation Act* on Sept. 19, 1967. It regulates transportation in Canada that is under federal jurisdiction.

The Commission succeeded and absorbed the Board of Transport Commissioners for Canada, the Air Transport Board, and the Canadian Maritime Commission. A Western Division was set up in Saskatoon, in 1979.

The CTC performs all the functions vested in it by the *National Transportation Act*, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act*, the *Transport Act* and other statutes. It is a court of record and its decisions, though binding, are subject to review by its own Review Committee, and/or appeal: to the Federal Court of Canada on questions of law or jurisdiction; to the Minister of Transport from a final decision of the Commission with respect to an application for (a) a licence under the *Aeronautics Act* to operate a commercial air service, (b) a licence under the *National Transportation Act* to operate a motor vehicle undertaking, (c) a licence under the *Transport Act* to engage in transport by water, or (d) a certificate of public convenience and necessity under the *National Transportation Act* in respect of a commodity pipeline; to the Governor in Council in all cases.

The CTC consists of a maximum of 17 commissioners including the president and two vice-presidents, the first being responsible for the supervision of the work of the committees of the Commission and for matters of law, the other for research.

The powers and duties of the Commission are divided among its seven committees and two branches. Five of these committees regulate the different transport modes: air, rail, motor vehicle, water, and commodity pipeline. The two other committees deal with review and appeals and with international transport policy. The two branches handle research as well as traffic and tariff questions.

During 1982, CTC committees issued 560 decisions and 3,051 orders; they held 71 hearings over 121 sitting days.

Highlights of 1982

Safety

A significant increase in the number of crossing accidents in Alberta, in 1981, prompted the Railway Transport Committee (RTC) to conduct an inquiry under Section 226 of the *Railway Act*. Ten accidents in a given period were selected, five at CN crossings and five at CP Rail's crossings. In a report published Aug. 16 of this year, the committee concluded that lack of driver awareness and caution had caused most of the accidents studied. The report had specific recommendations in consideration of each of these accidents, and put forth 10 general recommendations for the prevention of all crossing accidents. Many of these recommendations have already been implemented.

The RTC continued to monitor the implementation of the recommendations contained in the "Show Cause" decision it had issued in 1981 following the publication of Mr. Justice Samuel G.M. Grange's "Report of the Mississauga Railway Accident Inquiry." In its decision, the committee had not only adopted part of the inquiry recommendations, it had gone beyond and ordered implementation of 18 safety initiatives to protect the public while safeguarding the competitive position of the railways relative to other modes of transport.

There were 673 crossing accidents involving 75 fatalities in 1982, a 10 per cent reduction from last year. Although this improvement closely parallels forecasted declines in train miles and vehicular traffic, part of the credit goes to the safety program known as "Operation Lifesaver" that was launched two years ago to make the public aware of the hazards at level crossings. This program is sponsored by the Railway Association of Canada and Transport Canada in co-operation with the Canada Safety Council and the Canadian Transport Commission.

The RTC released a study entitled "Railroad Transport of Dangerous Goods in the Greater Vancouver Region." It also undertook a review of the transport of dangerous goods in Toronto's metropolitan area.

Air Fares

Early in the year, the Air Transport Committee (ATC) commenced a detailed investigation into the

impact of deep-discount fares, after a number of carriers had made it known that fare-discounting, as it was practiced in Canada, had reached a point where revenue losses had begun to threaten the stability of the domestic, scheduled, airline system. The final report of this investigation is expected in the spring of 1983.

When the situation worsened in early summer, the committee proposed a series of conditions applicable to deep-discount fares, and asked the air carriers to show cause why they should not be put into practice. Upon receipt of comments by the airlines and other interested parties, the committee conducted a public hearing in July.

Based on the evidence adduced at the hearing, interim conditions were announced in August, to take effect Nov. 1, 1982. They required domestic scheduled carriers discounting regular fares by more than 25 per cent to impose mandatory round-trip travel, a 14-day advance booking period and a return no earlier than the first Sunday following the date of departure. Other conditions required passengers to pay a minimum of $30 extra for an open return, and a minimum $30 charge applicable to reservation changes and cancellations. The conditions did not apply to fares discounted 25 per cent or less than the economy fare or to youth standby, senior citizens' or children's fares.

The interim conditions will be subject to review upon completion of the committee's investigation.

Commodity Pipelines

The Commodity Pipeline Transport Committee (CPTC) held a public hearing in November to deal with the first application for a certificate of public convenience and necessity in respect of a superheated, high pressure steam line running between a mill in Edmundston, N.B. and another situated in Madawaska, Maine, U.S.A. The committee draws its authority from Part II of the *National Transportation Act* and, in cases of combined pipelines which transport either oil or natural gas in combination with another solid, liquid or gaseous commodity, the jurisdiction may be shared with the National Energy Board.

The Shipping Conferences Exemption Act

This Act came into force on April 1, 1979 and will expire March 31, 1984 unless extended by proclamation for a further period not greater than five years. Shipping conferences are cartels and, as such, would be operating in breach of the *Combines Investigation Act* without the protection of the *Shipping Conferences Exemption Act*. The Water Transport Committee travelled across the country to conduct public hearings in Halifax, Montréal, Toronto, Calgary and Vancouver to inquire into the effectiveness of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1979*. The committee reported its findings for the consideration of the federal government at the end of the year.

Acquisitions

The Water Transport Committee (WTC), pursuant to Section 27 of the *National Transportation Act*, began an investigation of a series of transactions involving the acquisition by Canadian National Railways of interests in the CAST Group of companies, and scheduled hearings for this purpose early in 1983.

The Handicapped

Among the many issues of transportation of the disabled, dealt with by the Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped created by the Commission in 1980, two have particular importance.

A decision issued in March by the Air Transport Committe (ATC) reported that, in that committee's opinion, it is discriminatory to require that the handicapped pay an extra fare for an attendant who, in accordance with the air carrier's tariff, must accompany him/her, or that obese persons pay more than one fare if, because of their obesity, an extra seat is required. The ATC, however, determined that a "proper administrative framework" should first be developed to identify disabled passengers. Subsequently, the Air Transport Association of Canada (ATAC) submitted an application for review of the decision and the case was still before the Review Committee at the end of the year. Even so, the Special Advisory Panel proceeded with its investigation of the matter of identification and the CTC has now agreed in principle to the

concept of a multi-modal card to be issued by the Commission if the carriers and the disabled are in agreement that it would be administratively beneficial to both parties.

Acting on the results of a 1981 inquiry into the Roadcruiser bus service in Newfoundland, the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC), which has jurisdiction over the service, formed an Advisory Committee on Transportation of the Disabled by Roadcruiser in Newfoundland. The advisory committee is under the chairmanship of the CTC and is made up of representatives of the disabled, the elderly, the Canadian Transport Commission, Transport Canada and Roadcruiser. The committee recommended improvements to the existing service, some of which are being implemented and others being studied for possible future implementation. If funds are made available, the committee will also oversee the implementation, on an experimental basis, of a new service to be operated by Roadcruiser for both the ablebodied and the disabled.

Management

With advice and financial assistance from the Office of the Comptroller General, significant progress was made towards implementation of the Commission's Action Plan for improving its management practices and controls.

During 1982, work was completed on:

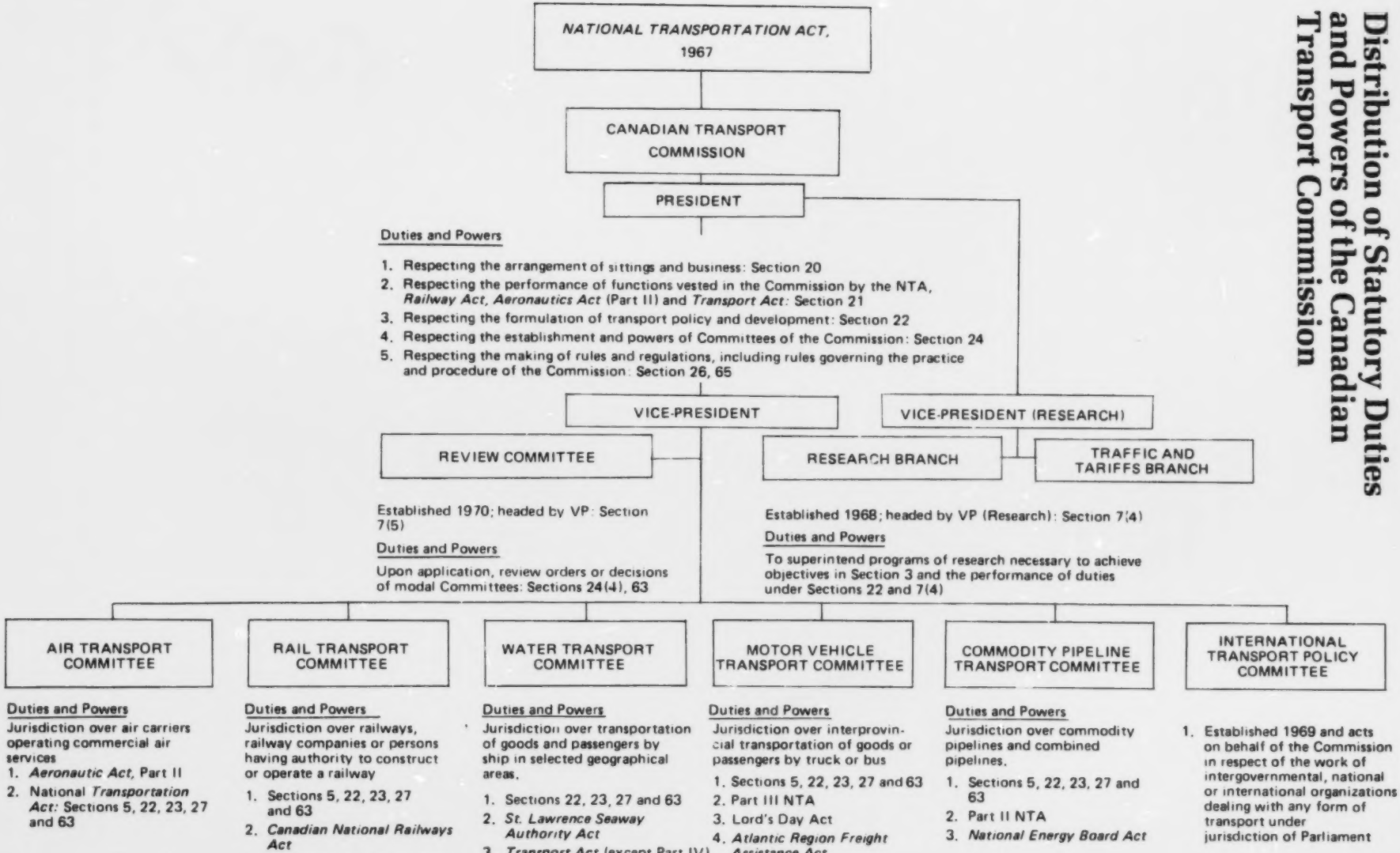
- the reorganization of all management support functions (except personnel administration) into a new Comptroller's Branch;
- the establishment of an internal audit function;
- the development of an operational planning framework; and
- an upgrading of the employee appraisal system and the staffing process.

Other projects worked on during the year are aimed at:

- developing a program evaluation function;
- strengthening Commission policies and systems regarding financial control, human resources planning, Electronic Data Processing (EDP) management, and other management support functions;
- improving operational planning through the definition of performance indicators and levels of service for the Commission's activities;
- developing new or improved management information systems; and
- developing training programs for managers and support staff on the principles and practices of financial and personnel management.

It is envisaged that the Action Plan implementation will be completed by the end of the government's 1984-85 fiscal year.

Distribution of Statutory Duties and Powers of the Canadian Transport Commission



CTC Regional Offices

Canadian Transport Commission
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1740
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3
Tel.: 604-666-1011

Canadian Transport Commission
220 Fourth Avenue S.E., Suite 372
P.O. Box 2917
Station "M"
CALGARY, Alta.
T2P 3C3
Tel.: 403-231-4811

Canadian Transport Commission
303 Main St., Suite 301
WINNIPEG, Man.
R3C 3G7
Tel.: 204-949-4214

Canadian Transport Commission
65 Adelaide St. East, Fifth Floor
TORONTO, Ont.
M5C 1K6
Tel.: 416-369-4821

Canadian Transport Commission
Dominion Public Building, Suite 702
685 Cathcart Street
MONTREAL, Que.
H3B 1M7
Tel.: 514-283-5722

Canadian Transport Commission
Terminal Plaza Building, Fourth Floor
1222 Main Street
MONCTON, N.B.
E1C 1H6
Tel.: 506-388-7040

CTC Western Division

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe

Canadian Transport Commission
Western Division Headquarters
350 Third Ave. North, Third Floor
SASKATOON, Sask.
S7K 6G7

Tel.: 306-665-5201
Telex: 074-2693

Canadian Transport Commission
Western Division
33 South Court Street, Room 323
P.O. Box 2174
Postal Station "P"
THUNDER BAY, Ont.
P7B 5E8

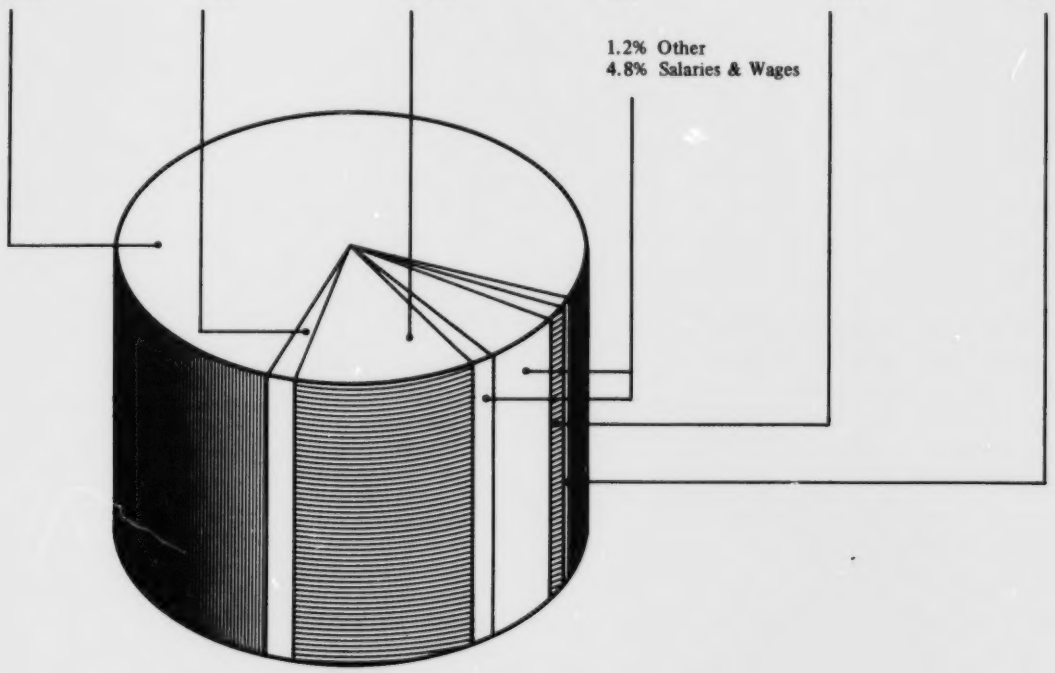
Tel.: 807-345-0222
Telex: 073-4163

Canadian Transport Commission
Western Division
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1836
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3

Tel.: 604-666-2633
Telex: 04-508523

Estimated budgetary expenditures for calendar year 1982*

Statutory payments under the Railway Act	Payments under the Maritime Freight Rates Act	Statutory Payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act	Administration	Railway Relocation and Crossing Act	Operating Subsidies Paid to Regional Air Carriers
$469,955,000 ($316,329,000)	$10,553,000 ($9,896,000)	$58,133,000 ($53,150,000)	$35,098,000 ($30,136,000)	$8,551,000 ($6,117,000)	$1,605,000 ($1,128,000)
80.5%	**1.8%**	**9.9%**	**6%**	**1.5%**	**0.3%**



*Note: Figures for 1981 in brackets. Details of the statutory payments are provided in the various sections of the report.

Comparison of Subsidy Payments

Comparative Statement of Subsidy Expenditures

	1982 ($000's)	1981 ($000's)	Increase (Decrease)
Statutory Payments Under the Railway Act	469,955	316,329	153,626
Statutory Payments Under the Atlantic Region Freight Assistance Act	58,133	53,150	4,983
Operating Subsidies Paid to Regional Air Carriers	1,605	1,128	477
Payments Under the Maritime Freight Rates Act	10,553	9,896	657
Railway Relocation and Crossings Act	8,551	6,177	2,434
	548,797	**386,620**	**162,177**

Comparisons of Resource Utilization

Comparative Statement Of Operating Expenditures By Activity

Activity	1982 ($000's)	1981* ($000's)	Increase (Decrease)
Air Transport	5,888	5,209	679
Rail Transport	13,440	11,535	1,905
Road Transport	2,060	1,801	259
Other Transport	1,659	1,506	153
Research and Analysis	4,956	4,441	515
Administration	7,095	5,644	1,451
	35,098	**30,163**	**4,962**

Comparative Statement Of Operating Expenditures By Organizational Unit

Organizational Unit	1982 ($000's)	1981* ($000's)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	4,905	4,441	464
International Transport Policy Committee	119	107	12
Motor Vehicle Transport Committee	178	153	25
Railway Transport Committee	10,860	9,496	1,364
Water Transport Committee	1,263	1,186	77
Western Division	1,425	1,160	265
Research Branch	3,218	3,134	84
Traffic and Tariffs Branch	3,138	2,624	514
Administration and Support Services	9,992	7,835	2,157
	35,098	**30,163**	**4,962**

*1981 Figures are revised by pro-rating the Contributions to the Employee Benefit Plans of $2,808,000 to Activities and Organizational Units.

Comparative Person-Year Utilization By Activity

Activity	1982	1981	Increase (Decrease)
Air Transport	143.0	141.6	1.4
Rail Transport	276.9	264.3	12.6
Road Transport	62.3	64.1	(1.8)
Other Transport	35.6	36.8	(1.2)
Research and Analysis	91.4	97.8	(6.4)
Administration	174.2	183.1	(8.9)
	783.4	**787.7**	**(4.3)**

Comparative Person-Year Utilization By Organizational Unit

Organizational Unit	1982	1981	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	126.7	125.7	1.0
International Transport Policy Committee	2.0	1.4	.6
Motor Vehicle Transport Committee	3.0	3.2	(.2)
Railway Transport Committee	230.5	220.2	10.3
Water Transport Committee	28.8	30.7	(1.9)
Western Division	26.3	22.4	3.9
Research Branch	58.6	67.8	(9.2)
Traffic and Tariffs Branch	89.5	88.2	1.3
Administration and Support Services	218.0	228.1	(10.1)
	783.4	**787.7**	**(4.3)**

Comparative Statement Of Personnel Costs By Activity

Activity	1982 ($000's)	1981* ($000's)	Increase (Decrease)
Air Transport	5,074	4,285	789
Rail Transport	10,919	9,217	1,702
Road Transport	1,870	1,666	204
Other Transport	1,368	1,243	125
Research and Analysis	3,833	3,515	318
Administration	5,231	4,644	587
	28,295	**24,570**	**3,725**

Comparative Statement Of Personnel Costs By Organizational Unit

Organizational Unit	1982 ($000's)	1981* ($000's)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	4,361	3,686	675
International Transport Policy Committee	90	69	21
Motor Vehicle Transport Committee	117	108	9
Railway Transport Committee	9,132	7,736	1,396
Water Transport Committee	1,072	1,003	69
Western Division	897	694	203
Research Branch	2,583	2,472	111
Traffic and Tariffs Branch	2,747	2,386	361
Administration and Support Services	7,296	6,416	880
	28,295	**24,570**	**3,725**

*1981 Figures are revised by pro-rating the Contributions to the Employee Benefit Plans of $2,808,000 to Activities and Organizational Units.

Comparative Statement Of Non-salary Operating Costs By Activity

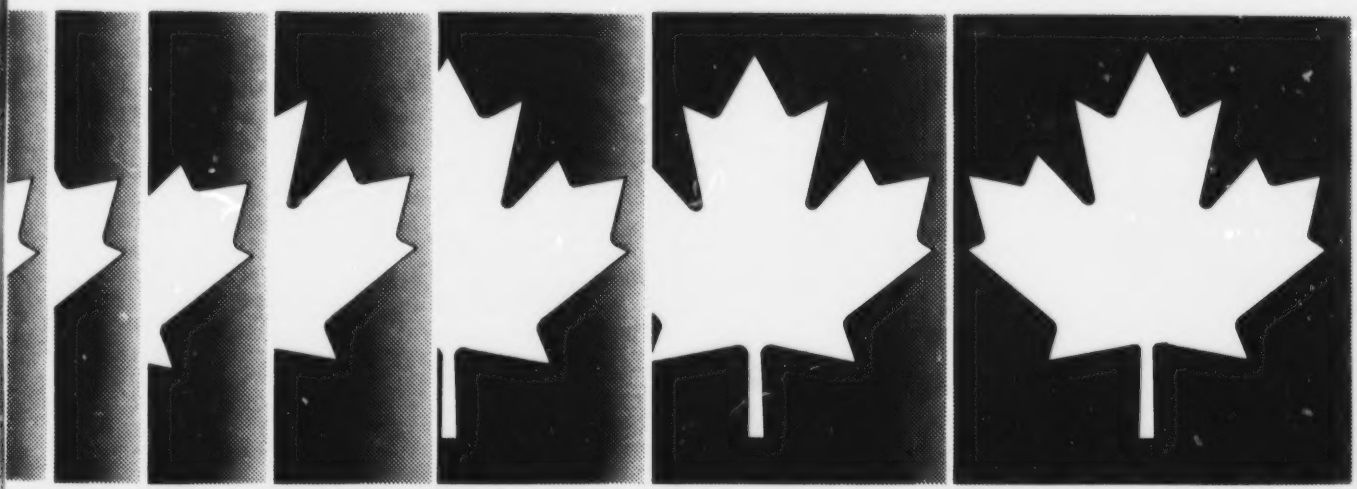
Activity	1982 ($000's)	1981 ($000's)	Increase (Decrease)
Air Transport	814	924	(110)
Rail Transport	2,521	2,318	203
Road Transport	190	135	55
Other Transport	291	263	28
Research and Analysis	1,123	926	197
Administration	1,864	1,000	864
	6,803	**5,566**	**1,237**

Comparative Statement Of Non-salary Operating Costs By Organizational Unit

Organizational Unit	1982 ($000's)	1981 ($000's)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	544	755	(211)
International Transport Policy Committee	29	38	(9)
Motor Vehicle Transport Committee	61	45	16
Railway Transport Committee	1,728	1,760	(32)
Water Transport Committee	191	183	8
Western Division	528	466	62
Research Branch	634	662	(28)
Traffic and Tariffs Branch	391	238	153
Administration and Support Services	2,697	1,419	1,278
	6,803	**5,566**	**1,237**

Western Division

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe



Western Division

The establishment of the Western Division of the Canadian Transport Commission came about in May, 1979, following a decision by both Cabinet and the Commission to have a visible presence in the West.

The headquarters of the Western Division, located in Saskatoon, Sask., had the effect of bringing the Commission closer to Western Canadians and providing them with direct access. It facilitates communication with individuals and communities, the grain industry, air carriers, and other interested organizations and groups requesting information, or submitting applications or complaints to the Commission.

Since its inception, the Western Division, through active interpretation of its role and function, has encouraged and promoted a greater degree of public participation and awareness of the Canadian Transport Commission.

Rail

Branch Lines

In 1982, 18 public hearings were held by the Western Division on applications to abandon Prairie branch lines. Fourteen branch line decisions were issued during the year. (See Appendices A and B)

In addition, one decision approved the construction of a new branch line, two decisions concerned matters under Section 53 of the *National Transportation Act* and Section 20 of the *Railway Relocation and Crossing Act*, and another ruled on a motion by the Government of Saskatchewan to defer all outstanding decisions on branch line abandonment applications.

Three reports were also issued during the year by the Western Division as follows:

- Report of the Advisory Group on the Regina-Prince Albert Experimental Passenger-Train Service;
- Report on CN's application for agency centralization and station closure Phase II Servocentre plans covering various Manitoba locations;
- Report and Recommendations in the Inquiry under Section 226 of the *Railway Act* in the Matter of the Derailment of a CN Freight Train on the Rivers Subd. in Manitoba, Jan. 10, 1982.

Prairie branch line rail mileage ordered abandoned during the year totalled 333.14 miles; mileage ordered retained totalled 44.52 miles; miles of new trackage ordered to be constructed amounted to 11.4 miles.

The division also issued 64 orders dealing with automatic crossing protection, rail grade crossings, abandonment of trackage, and construction of new trackage.

The 1982 branch line program saw the completion of public hearings on all outstanding abandonment applications. Two hearings that were adjourned will be reconvened early in 1983.

Other Lines

In May, the division conducted a public hearing to consider an application by CP Limited to construct a branch line of approximately 11.4 miles near Fort Saskatchewan, Alta. A decision approving this application was issued on July 14, 1982. The new branch line was opened for traffic by an order issued Dec. 9, 1982.

Branch Line Rehabilitation Program

A formal agreement between Transport Canada and the Canadian Transport Commission was reached in May, 1981, giving the Commission's Western Division responsibility for all financial audits and engineering inspections involving the branch line rehabilitation program.

This Canadian government program, designed to restore or upgrade approximately 5,600 miles of grain-dependent railway branch lines in the permanent rail network in Western Canada, continued during 1982. The standard to which rail lines are being upgraded will permit the movement of carloads weighing up to 220,000 lbs. at speeds of 30 miles per hour year-round. Expenditures to March 31, 1982, totalled approximately $317 million.

Two contracts were awarded in 1981 for auditing of costs and for engineering inspections of the work completed in the period September 1977 to March 31, 1981. In addition, engineering inspections have now been completed for all work done in 1981 and 1982 by consultants working from the Railway Transport Committee's regional offices in Winnipeg and Calgary. A further contract to cover auditing of expenditures incurred in the period April 1981 to March 31, 1984 will be awarded during 1983.

Long-term estimates place completion of the entire program in 1992 at a cost of $1.6 billion. However, at the present time, the program has not been officially extended beyond March, 1984.

Rail Relocation Projects

During 1981, an application to relocate the CP Rail yards out of Lethbridge, Alta. was received and approved. That project has now been completed and the new yard, which is several miles west of the city, is now in full operation.

The Western Division continued to assist with rail relocation projects being planned at Regina and Yorkton, Sask. The Regina Phase I relocation application is actively being developed by the city and is expected to be filed with the Commission early in 1983. The technical committee is chaired by the Western Division, and consists of other Commission representatives, the railway companies, the City of Regina and the Province of Saskatchewan.

CP Rail Rogers Pass Project

During 1982 construction on this project, designed to reduce the westward grade and increase main line track capacity to the Pacific coast, and which had received the Commission's approval in December, 1981, proceeded in accordance with the schedule set out by CP Rail. This grade improvement project at Rogers Pass, B.C., expected to take about three-and-a-half years to complete and cost approximately $500 million, calls for the construction of 21 miles of main track. Also included are two tunnels of nine miles and one mile respectively, and 11 bridges.

The Western Division heads a working group established to ensure that the conditions set out in the decision are met by the railway company. Because many of these conditions deal with environmental considerations to minimize damage to the Glacier Park setting, an environmental-oriented monitoring organization representing Parks Canada, CP Rail and the Commission has been implemented to review and approve all work before it proceeds. All members of the Commission's working group are represented in this monitoring organization.

Bulk Commodity Co-ordination

Branch offices in Thunder Bay and Vancouver continue to play an important role in the establishment of new grain export records. Despite operating difficulties, including a fire on the Fraser River bridge, severe winter weather interfering with movements to the West coast and B.C. labour disputes, record performance levels were achieved. The following tables illustrate the volumes of grain traffic shipped:

Car Unloads - Grain

1978/79	353,912
1979/80	400,362
1980/81	390,910
1981/82	434,419

Tonnages Shipped - Grain

(Millions of Tonnes)

1978/79	21.79
1979/80	24.69
1980/81	24.83
1981/82	29.20

Contributing to recent achievements has been the changing profile of the grain car fleet. In 1982, 1,280 new hopper cars came into service. These were provided by the Federal Government. Steel covered hopper cars carry approximately 3,000 bushels compared to about 2,000 bushels in a standard box car, thereby yielding greater tonnages for a given number of unloads. The following table illustrates how the car fleet has changed and is expected to change in the future:

Grain Car Fleet

	Box Cars	Hopper Cars
1969	34,000 (100%)	—
1981	13,800 (50%)	13,800 (50%)
1982	10,700 (42%)	15,080 (58%)
1985 Projected	9,000 (35%)	17,000 (65%)

The increasing importance of this function is demonstrated by the rail traffic forecasts for the 1980's. An overall 58 per cent traffic increase is projected, made up of a 92 per cent increase in bulk commodities and a 32 per cent increase in other traffic. Geographically, 70 per cent of the rail traffic increases will occur in Western Canada. The following table, which was developed prior to the 1982 economic downturn does still, however, illustrate the trend in the estimated total westward movements of bulk commodities by all modes of transport during the decade.

Bulk Commodities — All Modes

(Millions of Tonnes)

1980	43
1985 Projected	80
1990 Projected	104

Vancouver Port Study

This study, being conducted jointly by the Canadian Transport Commission, Transport Canada and the four western provinces, which will identify ways to move greater volumes of rail tonnage through the port by improving operations on a systems basis, has proceeded on schedule. The first level tasks identified were the collection and analysis of traffic information, description of major rail-port facilities and identification of operational and capacity problems. Early in the year, professionals were engaged to perform these tasks, with a report to be ready for review by the principals in December, 1982. This objective was attained.

Plans call for this first phase report to be reviewed with interested parties early in 1983. Additional time will be required for development and detailed assessment of alternatives leading to specific recommendations. The entire project, funded and directed by the Canadian Transport Commission, Transport Canada and the provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba, is expected to take another one-and-a-half years to complete.

Thunder Bay Port Study

This undertaking, modelled on the Vancouver study and designed to assess the capacity of the rail plant to cope with future traffic volumes, is also a joint federal-provincial initiative. The Canadian Transport Commission, Transport Canada and the provinces of Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Ontario are all participants. During the year, fundamental data pertaining to a detailed plant inventory were compiled. In December, work commenced on preparation of an operating characteristics' description. This work should be completed in the first quarter of 1983.

Accident Investigation

In August, 1982, the Railway Transport Committee accepted the report and recommendations prepared by Rail Operations, Western Division and the Standards and Development Branch, Ottawa in the matter of a CN freight train derailment on the Rivers Subd. in Manitoba, Jan. 10, 1982. This investigation, conducted under the authority of Section 226 of the *Railway Act*, concluded that the accident resulted from a track failure.

The scope of the investigation included an assessment of pre-derailment and post derailment events. While it was determined that the public safety was protected, a number of recommendations were made relating to:

- the movement of dangerous commodities in less than trailerload or less than containerload lots;
- the material specifications in tank car construction;
- the provision of information to head-end train crews about dangerous commodities on their trains; and
- track maintenance matters.

Passenger-Train Service

During the year there were no public hearings conducted by the division into passenger service matters. However, a full slate of activities were ongoing.

Detailed evaluation reports were compiled on five western passenger services. They were provided to VIA Rail for response late in the year.

Following public hearings held in 1981 on rail passenger services in northern Manitoba, VIA Rail submitted a report on the feasibility of a railbus operation to service local remote areas. A meeting was held in Winnipeg May 21, 1982 to discuss the question of alternative methods of providing rail passenger service in northern Manitoba and other remote locations. The interested parties included VIA Rail, CN, the Province of Manitoba, the City of Thompson, the Northern Transportation Committee, and the Greater Winnipeg Water District Railway. At this meeting, it was decided the Canadian Transport Commission should prepare a report on the proceedings and propose a course of future action. On Oct. 4, 1982, the CTC issued its report which concluded that the optimum approach would be to form an advisory group to further explore the railbus concept and other methods for providing rail passenger service to remote areas. Further meetings are scheduled for early in 1983.

In September, 1982, the final report on the Prince Albert-Regina experimental service was issued to members of the advisory group and other interested parties.

Developmental work continued on the Edmonton-Calgary provisional service. VIA Rail submitted a proposal for service which was circulated for comment by the operating railways and other interested parties. From the response to VIA Rail's proposal, it was evident certain operating difficulties needed to be resolved. As a result, it was not possible to proceed with VIA Rail's proposed implementation date of Jan. 1, 1983. The date has been delayed until the difficulties can be assessed; this is expected to be early in 1983.

Agency Closures

In 1982, the division conducted a special monitoring of the quality of CN service in the western and northern portions of Manitoba. The railway was authorized by Order No. WDR-00641 Jan. 14, 1982, to remove a number of agents and station buildings. During the public hearings held in 1981 many problems and concerns about service quality, and access were identified. This review confirmed that problems so identified had been corrected and no evidence of service deficiencies were found.

A number of applications were received in 1981 from CN requesting authority to centralize certain agencies in Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia. At year end, there were eight applications outstanding involving 44 stations.

Traffic and Tariff Matters

Western Division traffic staff were asked to arrange, and subsequently participated in informal negotiations between Crown Zellerbach Ltd. and CN to do with carload rates on pulpwood chips moving from interior British Columbia origins to Port Mann, B.C. These discussions did not result in satisfactory settlement and, subsequently, a formal application for leave to appeal under Section 23 of the *National Transportation Act* was filed by Crown Zellerbach Ltd.

During 1982 Western Division traffic staff attended and provided assistance at the following public hearings:

- Application by CP Rail under Section 106 of the *Railway Act* to construct a branch line into Fort Saskatchewan, Alta., heard at Edmonton, Alta., May 11 - 14, 1982.
- Application by Prairie Malt (Canada) Ltd. under Section 23 of the *National Transportation Act* re export grain products, heard at Saskatoon, Sask., Sept. 8, 1982.

At the request of the Chairman of the Railway Transport Committee, Western Division staff attended a meeting between the Sulphur Association and the railways in

Vancouver to discuss routings and car allowances applicable on traffic moving from Western Canada to eastern United States destinations. The Western Division intervened in a dispute between All State Containers Ltd. and the railways relative to interchange of traffic in Vancouver, B.C. This problem was satisfactorily resolved.

At year end, staff of the division were engaged in investigative work related to an application under Sections 262 and 265 of the *Railway Act*, and Section 23 of the *National Transportation Act*, filed by Prince Rupert Grain Ltd. and Ridley Grain Ltd. against CN. The dispute centres around responsibility for construction of the required rail receiving and departure yard to serve the new grain terminal near Prince Rupert, B.C.

Considerable time and effort was expended examining and evaluating the minimum compensatory freight rates applicable to the movement of canola products. These rates are established, by the Commission, on the basis of a minimum compensatory increase over railway costs. Order No. R-34671 of Nov. 26, 1982, reflecting 1982 cost increases, stated that this rate-setting methodology would be reviewed prior to establishment of 1983 rates. The committee undertaking this study is chaired by the Senior Commissioner of the Western Division.

Air

The Western Division is currently authorized to deal with applications for new and amended licences as well as notices of proposals for change of control and transfers of commercial air services in Classes 4, 5, 6, 7 and 9-4 based in the four western provinces. Requests are also received and actioned for waivers of licensing requirements pursuant to certain sections of the Air Carrier Regulations, including flying training authorities for non-licensed centres.

In 1982, 189 applications for new and amended authorities plus notices of proposals were received for processing in the Western Division. At year end, 96 of these applications/proposals were still active. A total of 41 orders and 100 decisions were issued from the Western Division, in addition to 94 public notices regarding applications. There were 114 requests for waivers of licensing requirements received and granted for flying farmers, use of private aircraft and parachute/glider operations. Twenty waiver applications for non-licensed flying training bases were received and handled to conclusion.

In April, May and June the Commission held public hearings in Thompson, Man., Rankin Inlet, N.W.T. and Churchill, Man. to hear applications by a number of carriers. Decision No. 6885 dated Sept. 1, 1982 provided new and amended authorities for several carriers in northern Manitoba.

The division continued to receive numerous inquiries with respect to committee procedure and policy, tariff filings, status of applications in processing, as well as consumer and industry complaints. Direct response was made where at all possible and other matters were referred to the Air Transport Committee.

Other Activities

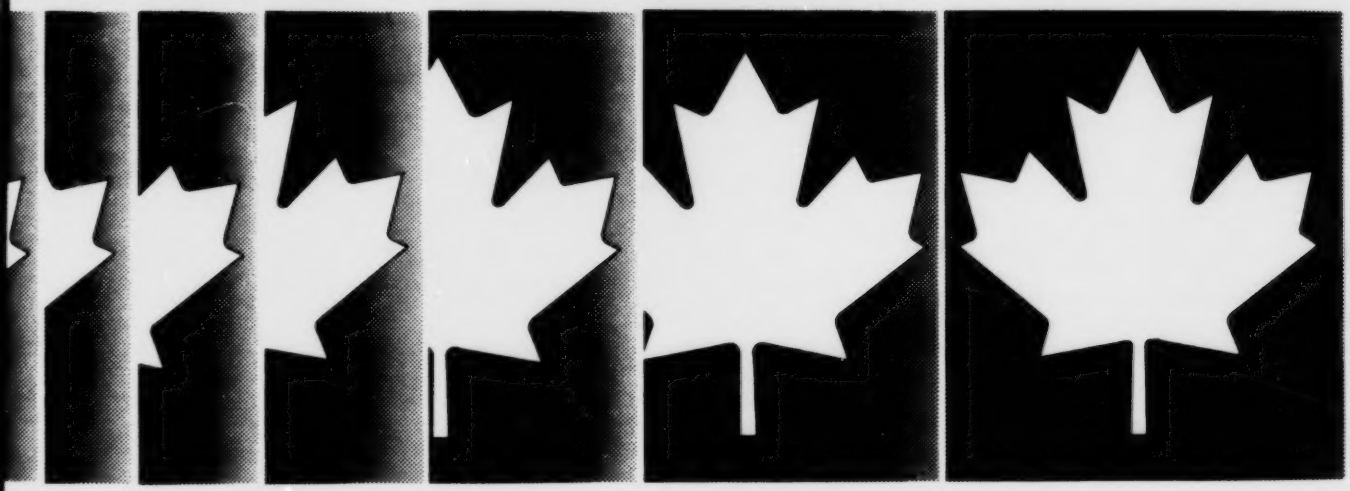
The Federal Government, in accepting the thrust of the "Gilson" report to do with western grain transportation, set up four task forces in August to address specifics and make recommendations as to how the Gilson proposals might best be implemented. The Western Division served on the Central Coordinating Agency Task Force, which submitted its report to the Western Grain Transportation Steering Committee in November, 1982.

Effective April 1, 1982, accounting operations involving the Western Division were transferred from Commission headquarters to Saskatoon. This decentralization has resulted in more effective budgetary control as well as in improved timeliness in the transaction of financial accounts.

During 1982 the word processing systems in Commission headquarters were linked up, permitting the instantaneous transmission of data and other written material between the two centres.

Railway Transport Committee

J.A.D. Magee, Chairman
J.-L. Bourret
Gérald Drainville
J.M. McDonough
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan
J.F. Walter
B.R. Wolfe



Railway Transport Committee

The Railway Transport Committee (RTC) regulates rail transportation under the jurisdiction of the Federal Government. The *National Transportation Act*, the *Railway Act*, and the *Railway Relocation and Crossing Act* mainly provide the statutory authority for RTC regulation.

The regulatory activities of the RTC cover both technical and economic aspects of railway operations. (See Appendix C)

Regulatory Activities

Rail safety is the major regulatory activity in the technical area of which there are five broad categories — accident investigation; equipment and infrastructure quality control monitoring; regulation and compliance in the movement of dangerous commodities by rail; the rail/highway interface; and the development of standards. Safety regulation used over half of the RTC staff resources in 1982.

RTC responsibility of ensuring an adequate quality of service to users is the second major activity in the technical area. Regulatory activities here include the monitoring of passenger services, branch line abandonment applications, approval of new track construction, examination of applications for the consolidation of local stations and dealing with complaints put forward by freight shippers, railway passengers and railway labour organizations. Regulation of quality of service used approximately one-eighth of RTC staff resources in 1982.

In the area of economic regulation, the RTC is responsible for the auditing of the accounts of Canadian railways under federal jurisdiction; analysis and development of railway costing methodologies; the determination of subsidy payments under the *Railway Act* amounting to $470 million in 1982; and the auditing of charges made by the railways to VIA Rail currently running at over $450 million per annum. This activity absorbed almost one-third of RTC resources in 1982. The committee is also responsible for economic regulation of rail tariffs, but this is administered by the Commission's Traffic and Tariffs Branch and is covered elsewhere in the present report.

Like other Commission committees, the RTC is directed and managed by a chairman and commissioner members. The committee holds weekly meetings to deal with ongoing regulatory matters and holds public hearings into major transport issues. In total, the committee held 43 hearings during 74 sitting days in 1982, and issued 27 decisions and 1,686 orders. These figures include rail hearings handled by the Western Division.

Administratively, staff at headquarters are organized into three branches. Technical regulation is carried out by the Safety and Services Branch and the Standards and Development Branch. The Rail Economic Analysis Branch is responsible for the accounting, costing and subsidy activities and accounted for over one-quarter of staff resource utilization in 1982. The committee has six regional offices in Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary and Vancouver. These regional offices play a crucial part in the inspection programs necessary for the technical regulation of safety and quality of service. The activities of these regional offices are reported below under the programs of the headquarters' branches, but their vital role in the successful performance of RTC technical regulation is evident in that nearly two-thirds of technical regulatory staff are located in these six regional offices.

Safety and Services Branch

This branch is responsible for three areas of technical regulation:

- Accident Investigation
- Equipment, Infrastructure and Operations Monitoring
- Quality of Service

Accident Investigation

Railways under federal jurisdiction are required to file reports on an immediate basis to the Canadian Transport Commission on all accidents except those involving only minor financial damage. These accident reports include data on fatalities, personal injuries and

financial damage caused by derailments, collisions, highway crossing accidents, dangerous commodity releases and other incidents resulting from railway operations. Depending upon the severity of the accident, a decision is made as to which of four levels of investigation should be followed. (See Appendix I)

The first level of investigation relates to very serious accidents, which are subject to formal public inquiry by RTC commissioners. Although there were no new inquiries initiated at the commissioner level in 1982, much of the thrust of RTC activities described later in this section was to implement recommendations contained in the MacGregor, Man., inquiry of 1980 and the RTC "Show Cause" hearing of 1981 into recommendations of the inquiry of Mr. Justice Samuel G.M. Grange on the serious 1979 derailment at Mississauga, Ont. The second level of accident investigation is to have a formal examination by a RTC staff member, appointed to carry out this work under Section 226 of the *Railway Act*. These investigations are reported separately below. The third level of investigation is carried out by accident investigation officers in the six RTC regional offices. The fourth level of investigation relates to less serious accidents. This consists of auditing each railway's accident investigative processes and reviewing the railway's close-out files, with further investigation as necessary carried out in the RTC regional offices.

Section 226 Accident Investigations

This type of accident investigation is carried out by RTC staff members given powers of independent investigation under Section 226 of the *Railway Act*. A total of seven investigations were authorized in 1982 as follows:

- Jan. 10 — Derailment of a freight train, involving track conditions and the release of propane, on the CN Rivers Subd. at Exira, Man.;
- Jan. 31 — Derailment of a VIA Rail train due to a defective wheel, on the CP Rail Nipigon Subd. at Sprucewood, Ont.;
- Feb. 28 — Derailment of a freight train, due to a defective wheel and involving a tank car of hydrogen fluoride, on the CP Rail MacTier Subd. in Medonte Township, Ont.;
- March 3 — Derailment of a freight train involving track conditions, on the CN Clearwater Subd. at Wolfenden, B.C.;
- June 26 — Derailment of a runaway portion of a freight train on the CP Rail Crowsnest Subd. at Lundbreck, Alta.;
- Aug. 10 — Collision between a CN freight train and a VIA Rail passenger train on the CN Dundas Subd. at Ingersoll, Ont.;
- Dec. 13 — Collision between locomotives and a batch of cars in the CP Rail yard, in Winnipeg, Man.

The reports resulting from these investigations are all placed in the public domain, although several investigations listed above are still in process of completion.

The reports published in 1982 in connection with accidents that occurred the previous year were:

- derailments, involving rail rollover, in February and March, 1981, on the CN Clearwater Subd., B.C.;
- private crossing accidents which occurred in April and August, 1981, involving VIA Rail passenger trains on CN track at Ste. Madeleine and Ste. Rosalie, Qué.;
- derailment, which occurred in June, 1981, involving an explosion of gasoline and fuel oil, on the CN Newmarket Subd., near Sundridge, Ont.;
- head-on collision between two freight trains in September, 1981, on the CN Lac St. Jean Subd., Qué.;
- head-on collision in December, 1981, between a VIA Rail passenger train and a freight train, on the CN Togo Subd., Man.;
- ten crossing accidents, involving both CN and CP Rail trains, which occurred in July and August, 1981, at various points in Alberta.

Equipment, Infrastructure and Operations Monitoring

The previous sub-section has considered investigation of accidents after they have occurred. The other RTC activities in safety regulation are focussed on prevention of accidents.

As a rough rule of thumb, railway accidents are one-third attributable to equipment problems, one-third to track problems, and one-third to operating and miscellaneous causes.

In the area of equipment, infrastructure and operations monitoring, the RTC objective is to monitor the overall quality of railway equipment, infrastructure and operations. In the inspection of freight cars, for example, defects are reported to the railways and corrective action is monitored. However, the major RTC function is not to monitor all railway equipment, track and operations, but to ensure that the railways have an adequate inspection and repair program, that equipment and track are adequately maintained, and that operations are carried out in accordance with rule requirements. The RTC is therefore monitoring the quality control processes of the railways, as the committee does not have the resources to carry out what is essentially the internal railway management function of ensuring that equipment, track and operations are in good order.

Equipment Quality Control

The branch continued its programs of evaluation, monitoring and regulation of the quality of the railways' rolling stock and stationary equipment. All quality control schemes need revision from time to time and a redesigned car control system was planned in 1982 and is currently under pilot test in the Atlantic region. This would increase the extent to which cars are examined in the monitoring program.

During the year 1982, 19,152 cars were inspected, and 4,699 of these had defects of some kind. The inspection of locomotives covered 3,865 units and, although very few of these were in perfect condition, the defects were not generally serious. Of the 841 stationary and portable equipment units inspected in 1982, 149 units were shown to have defects.

Rail Infrastructure Quality Control

The monitoring of railway infrastructure consists of inspection of the track, roadbed and other related infrastructure; examination of railway records on tie and rail renewals, ballasting and surfacing, and track maintenance; and follow-up procedures to ensure corrective action. Until recently, staff shortages prevented an ongoing monitoring program in this area. The branch was therefore forced to carry out inspections and investigations on an ad hoc basis when complaints were received or when processing applications for restricted clearances, drainage works and exemptions from fencing requirements. However, this problem of staff shortages is now being solved.

In the area of rail infrastructure, much progress has been made during the past year in setting up the administrative portion of the Track Inspection Program, together with the overall parameters for the actual inspection and sampling procedures. The program should be fully operative by mid-1983.

For the second consecutive year, in 1982 the branch co-ordinated an engineering inspection program carried out by RTC Prairie and Alberta regional offices in the upgrading of track under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program.

In the area of the railway right-of-way and applications for restricted clearances and fencing exemptions, progress has been made in drafting procedures to handle these items in a uniform and more expeditious manner, and these will be finalized in early 1983.

Operations Monitoring

The committee carries out a monitoring program of train operating practices, with expert RTC staff members travelling on train locomotives, in cabooses, on passenger trains and on yard switch locomotives. During 1982, 564 trains were ridden, and 411 rule violations and other train handling deficiencies were noted. In addition, 75 yards were visited and 277 violations were detected.

In 1982, the most important RTC initiative in the area of operations monitoring related to gateway inspections of trains containing special dangerous commodities entering the large census metropolitan areas of Canada. This was established pursuant to the RTC "Show Cause" hearing in 1981 into certain recommendations made earlier that year by Mr. Justice

Grange in respect of his inquiry into the Mississauga derailment.

Effective March 1, 1982, trains handling carloads of special dangerous commodities are required to be inspected before entering a census metropolitan area with population of over 100,000. The inspection is made either by a hot box and dragging equipment detector or by a standing train or pull-by inspection carried out by railway personnel. Within each metropolitan area, a further inspection is made if the train travels over 20 miles. In addition, speeds of trains containing dangerous commodities must not exceed 35 m.p.h. within metropolitan areas and this requirement is also extended to smaller urban areas in the polulation range of 50,000 to 100,000, except where inspections are made voluntarily at gateways for these areas. Over the next few years, the requirements now in place for the large metropolitan areas are being extended to cover the smaller cities.

The RTC established a monitoring program to ensure railway compliance with the requirements of the gateway inspection program. During the year 1982, 555 trains were monitored with infractions, usually of a minor nature, noted in only 2.2 per cent of cases, which were reported to the railways for action to avoid future occurrences.

Quality of Service

The branch is responsible for the quality of passenger-train services, and providing technical input to branch line abandonment and agency centralization applications.

Passenger-Train Monitoring

The passenger-train monitoring activity is carried out by specialized staff and by the commissioners and staff of the RTC in the normal course of their work. For example, a staff member making a business journey from Ottawa to Toronto for reasons unconnected with passenger monitoring may make the journey in one direction by train to do a quality of service inspection.

During 1982, 736 passenger trains and 472 stations were monitored by RTC staff, with the examination covering quality of service on the train and in the stations. A total of 500 defects were identified and reported to the railways, 384 of which were train-related and 116 were related to other areas of passenger service. The monitoring program included an intensive investigation of service during the 1982 Labour Day and Thanksgiving Day holidays. These holiday weekends naturally generate above-normal passenger traffic and place extra demands on equipment, services and facilities. Consequently, there were incidents of trains being delayed and passengers being obliged to stand. This matter is still being pursued with the railways.

In order to fulfil the requirements of Section 260(8) of the *Railway Act*, which calls for the review of passenger services at five-year intervals, the branch reviewed 16 services which the committee ordered to be continued. (See Appendix H)

During the year the branch undertook detailed studies of the Gaspé-Matapédia and Halifax-Truro-Sydney passenger-train services, to ascertain whether the schedules for both services could be accelerated. Hearings were held in New Carlisle and Truro and a decision will be rendered in 1983.

Branch Line Abandonment

The objective of this program is to ensure that the abandonment of branch lines and the removal of ancillary trackage is in the public interest and that the rationalization of the branch line network results in a more effective rail system. The Prairie Branch Line Abandonment Program is administered by the Commission's Western Division and is covered elsewhere in this report.

During the year, the RTC had before it a total of 44 non-prairie abandonment applications under Section 253 of the *Railway Act*, six of which were new applications. Orders and/or decisions were issued in respect of nine applications, of which three related to branch lines where the committee ordered that all or part of the line should continue in operation under subsidy. Public hearings were held in respect of 19 applications, in furtherance of the RTC program established in 1981 to accelerate the disposition of non-prairie abandonment applications before the committee.

As several cases involving public hearings had not been decided by Dec. 31, 1982, the committee still has on hand a total of 38 non-prairie abandonment applications (27 from CN and 11 from CP Rail). However, this total of 38 applications includes 12 which have been the subject of public hearings, held either in 1982 or in previous years, and are in respect of branch lines on which operations have been ordered continued. These applications are subject to either the statutory five-year review pursuant to Section 254(5) of the *Railway Act* or a review on a predetermined date as ordered by the RTC. Three such applications were under review in 1982 and the other nine are due for review at various times within the next five years.

Orders and decisions issued in 1982 in respect of non-prairie branch lines, and applications to abandon non-prairie branch lines are listed in detail in this report. (See Appendices D to G)

Although the RTC has been more active in branch line abandonment than in the extension of rail trackage, CTC approval is also required for major constructions of new trackage. At a public hearing on Dec. 17, 1981, at Revelstoke, B.C., the Commission approved an application by Canadian Pacific Limited for the construction of a 20-mile track deviation, including two tunnels, one mile and nine miles respectively in length, near Rogers Pass, B.C. This project is the largest line deviation to be approved in recent history and has a price tag of half-a-billion dollars. CTC staff are monitoring all construction aspects of this project to ensure conformity with the relevant regulations.

Agency Centralization

The primary objective of the agency centralization program is to ensure that the railway companies under the jurisdiction of the Commission are providing an adequate and suitable level of service to rail users. In this regard, RTC regional officers have continued to closely monitor and evaluate throughout the year the quality and level of service being offered at various rail points functioning under the agency centralization operation.

There were six CN agency centralization applications before the RTC for consideration at the beginning of 1982. During the year, CN submitted new applications in respect of 12 servocentre operations. Three of these new applications dealt specifically with servocentre operation in the province of Newfoundland. The applications which cover the Corner Brook, Grand Falls and St. John's servocentre territories have been thoroughly investigated by RTC regional staff, and it has been decided that public hearings will be held in Newfoundland in 1983 before any decision is rendered in respect of these matters.

The RTC has granted approval to four CN servocentre applications during the year, one of which was subject to the formal public hearing process. CP Rail did not submit any agency centralization application during 1982, as this company's customer service centre program has been completed for a number of years.

Standards and Development Branch

This branch is responsible for three areas of technical regulation:

- Dangerous Commodities
- Railway/Highway Interface
- Standards and Regulations

Dangerous Commodities

In accordance with the requirements of the *Railway Act* and the *National Transportation Act*, the Railway Transport Committee is responsible for regulating the transportation of dangerous commodities by rail, and through the *Safe Containers Convention Act*, for the inspection of containers. Although considerable progress has been made in this area, the volume of dangerous commodities shipped by rail, currently amounting to some 17 million tons, has increased very substantially in recent years. The monitoring and control problem is therefore substantial.

Dangerous commodity programs are in two broad categories: regulation and compliance.

Regulation

This activity includes development of new and revised regulations for the transport of dangerous commodities by rail; amendment and revision of regulations for bulk

storage facilities; extensive provision of advice to shippers and carriers; and liaison with government departments, municipalities and the industries concerned.

During 1982, four amendments to existing Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail were issued. Also the Commission's eleventh amendment of 1981 became effective, thereby introducing the United Nations' description and classification of dangerous commodities, revising the shipping document requirements and listing new labels and placards for packages and rail cars.

The latest amendment in November, 1982 introduced a new standardized Hazard Information Emergency Response Form which will be required to accompany all carload shipments of dangerous commodities transported by rail in Canada after Aug. 1, 1983. This document contains information on the general characteristics, potential hazards, and immediate action to be taken in the event of an accident involving a particular chemical. This same amendment also deferred the mandatory compliance date of regulations governing division 3.3 flammable liquids (high flash point group) to Jan. 1, 1984.

The RTC issued numerous transportation orders to rail carriers, some of which restricted their acceptance of certain containers handling dangerous commodities, and expanded the list of those special dangerous commodities for which restricted train speed and special handling is required when movement is made through densely populated areas.

Four orders were issued to approve Independent Inspection Agencies, pursuant to Section 71.15 of the Commission's "Red Book."

In respect of CTC Specifications for cylinders, orders were issued approving seven manufacturers. In addition, 85 orders were issued approving new or modified bulk storage facilities, and 90 orders terminating existing facilities.

Compliance

Compliance activities include accident investigation where dangerous commodities are involved; monitoring the compliance of carriers with train marshalling, documentation, placarding, blocking and bracing of carload and LCL shipments, and other requirements; issuance of special permits; inspection of bulk storage facilities; instruction to shippers, and approval of explosives handling sites.

During the year 1982, the Dangerous Commodities Division of the RTC was responsible for answering 1,450 written inquiries and 4,930 verbal inquiries for information and/or assistance. Analysis was carried out on 221 accident reports submitted by railway companies as required by Section 74.508 of the Commission's Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail. Accident reports from both the Bureau of Explosives and RTC regional offices were also examined. Of these accident reports, 193 were handled to completion with appropriate officials for the purpose of ensuring full compliance with the regulations.

Dangerous Commodities officers were appointed to one Section 226 accident investigation and participated in the work of three others during the year as covered earlier in this report.

The RTC has also implemented procedures which will establish a more extensive data base for the collection, monitoring, and retrieval of dangerous commodities accident and incident information enabling RTC officers to more closely and accurately monitor carrier compliance with Commission regulations and analyze the effect of safety-related improvements throughout the railway system.

In the area of special permits under the Commission's Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail, there were 161 new special permits issued, 39 denied, 139 revised and 12 revoked. Special permits were issued for transfer of product, single trip movement, new blocking and bracing techniques, and dangerous commodity packaging. Some 15 special permits were issued approving non-CTC specification portable tanks while three were issued for non specification cylinders. In nearly all instances, with the exception of product transfer, drawings were examined and tests were witnessed to ensure that all standards of safety were effectively maintained.

About 430 bulk facilities for the storage of dangerous commodities were inspected. In respect of facilities for hydrostatic retesting, 66 were inspected and 54 were approved. There were also three explosives handling sites approved, and one prohibiting order issued.

Railway/Highway Interface

The Crossing and Construction Division authorizes:

- the construction, reconstruction and improvement of railway/highway crossings at grade;
- the installation and modification of railway/highway warning systems for the protection, safety and convenience of the public; and
- grade separations under the Urban Transportation Assistance Program.

Federal funding has been in existence since the beginning of the century for the above projects, and has been a significant factor in decreasing hazards at crossings. Although 1982 showed a record low number of deaths as a result of railway/highway crossing accidents, nevertheless there were still 75 fatalities.

The Railway Transport Committee is very concerned at the high incidence of railway/highway crossing deaths. RTC staff investigate the sites of all railway/highway crossings where casualties occur as a result of accidents, and the majority of non-casualty accident sites. A slow order reducing train speed to 25 m.p.h. is automatically applied at all public crossings where casualty accidents have occurred. In the case of public crossings, where there is no automatic protective devices, in the light of traffic volume, RTC staff approach the railway and the local road authority to obtain corrective action.

RTC is co-operating actively with "Operation Lifesaver," directed towards increased public awareness of the hazards at level crossings. This program is jointly funded by the Railway Association of Canada and Transport Canada, with RTC staff participating in an expert advisory capacity both from headquarters and from the six regional offices across Canada. Provincial programs have been initiated in eight provinces.

Railway Grade Crossing Fund

Following the receipt of project applications by the committee and those originated on its own initiative, commitments and payments were made from the 1982 budget of $10 million for those projects approved. Funding for grade separations is shown under the Urban Transportation Assistance Program below. In crossings at grade and crossing warning systems, 496 projects were completed.

Urban Transportation Assistance Program

Payments under this program are made by Transport Canada for the purpose of allocating funds to the provinces for railway relocation and grade separations. The investigations are carried out by the Railway Transport Committee to ensure that the proposed work satisfies engineering requirements and is realistic in terms of cost. In 1982, 17 orders for grade separations were issued after recommendations had been approved by the Minister.

Rail Line Relocation

An order was issued in late 1981 authorizing the relocation of trackage from the centre of Amos, Qué. This followed the first public hearing held by RTC in respect of an application for a grant to relocate railway lines within an urban area. In Regina, Sask., discussions in respect of rail line relocation commenced in 1982 and a formal application from the city is expected early in 1983. Funding in both cases has been approved by Transport Canada.

Railway Traffic Control Signal Systems

Thirty-two project applications relating to train control signal systems were investigated, completed and approved. Thirty-three projects of a miscellaneous signal nature were investigated, completed and approved.

Bridges

Forty-five applications for new or reconstructed railway bridges were investigated, completed and approved.

Standards and Regulations

The Standards Division is responsible for developing and revising regulations and standards dealing with such aspects of railway operations as transportation, engineering and rolling stock. This activity is directed to providing for the safety and comfort of the public and of railway employees. Technological, organizational and administrative changes in the railway industry must be examined and regulations must be responsive to the wider economic and social changes in the Canadian environment. The impetus for change comes from five main sources:

- hearings conducted by the Railway Transport Committee;
- investigations conducted under Section 226 of the *Railway Act*;
- analysis of data arising from RTC programs described earlier in this annual report;
- representations from the railways, the Canadian Railway Labour Association and from the public at large; and
- representations from federal, provincial and municipal governments.

Railway Safety Advisory Committee

In order to take advantage of the knowledge and expertise available, the RTC established a Railway Safety Advisory Committee (RSAC) as early as 1972. The RSAC comprises representatives of railway management, railway labour and RTC staff. It is chaired by a commissioner and meets in full session four times a year.

RSAC works through a number of technical review committees to allow detailed examination of proposed new standards. Each committee is chaired by an RTC Standards Division member. Recent activities of RSAC have included development of standards affecting freight car safety inspections, protection of employees travelling in railway service cars, amendments to the Uniform Code of Operating Rules, and the use of hearing protectors by locomotive crews.

Orders and Regulations

The committee issued the Railway Radio Regulations, the Railway Caboose Emergency Valve Regulations, and the Railway Safety Glazing Regulations. The Electric Sparks Prevention Regulations were revoked and replaced by new regulations setting out conditions under which flammable liquids or compressed gases may be transferred between units of railway rolling stock and stationary bulk storage facilities. The Uniform Code of Operating Rules was amended to require that railway employees attain a minimum of 80 per cent on written and oral examinations on operating rules in order to occupy certain positions in the company.

A report entitled "A Socio-Economic Impact Analysis of Regulations Emanating from the RTC Show Cause Hearing Decision on Railway Safety" was also released in 1982. It dealt with three recommendations of the Grange Report on the Mississauga train derailment relating to:

- increased use of roller bearings on freight cars;
- expansion of the use of hot box and dragging equipment detectors; and
- restrictions on the speed and length of trains carrying dangerous commodities.

The anticipated social costs with respect to increased capital expenditures, operating and maintenance costs were determined and offsetting benefits were identified. This report is in the public domain.

Five regulations were approved by the RTC and are currently with the Privy Council Office. They are:

- Railway Gateway Inspection Regulations;
- Railway Freight Car Roller Bearing Regulations;
- Safety of Running and Operating Railways' Employees Regulations;
- Railway Hot Box Reporting Regulations; and
- Railway Protection of Track Units and Maintenance Work Regulations.

Revisions to four regulations were also approved by the RTC and are currently with the Privy Council Office. They are:

- Railway Fire Prevention Regulations;
- Highway Crossings Protective Devices Regulations;
- Railway Vision and Hearing Examination Regulations; and
- Railway Hygiene Regulations.

Rail Economic Analysis Branch

The branch is responsible for railway accounting, costing and the economics of specific services including subsidy administration. (See Appendices J to O)

Subsidy payments approved by the Railway Transport Committee in 1982 were:

$267,979,467	1982 Advance Claims[1]
90,628,658	1981
111,346,507	1977-1980
$469,954,632	(TOTAL)

[1]Payments for 1982 Advance Claims are in accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975.*

Accounting Systems Analysis

This division is responsible for the Uniform Classification of Accounts (UCA), the audit of railway records, depreciation rates, cost of capital rates, and the analysis of financial reports.

The UCA Manual, which prescribes accounting instructions and the framework of accounts for rail operations was fully revised and issued in final form during 1981. This year, the annual report of the railways to the RTC and Statistics Canada was redesigned to reflect changes in the UCA and other desired improvements. Implementation of the revised UCA will be completed in 1983 and 1984. The mechanism for the continuous review and issuance of rulings and interpretation bulletins is operational and functioning well.

The overall quality of audit programs continued to improve during 1982. The Auditor General, in the follow-up study of the recommendations made in the 1979 comprehensive audit, noted that "good progress" had been made. The process of reducing the overlap of audits by working with the railways' internal and external auditors is underway and will be functioning fully in 1983.

Major Audit Activities

Considerable audit time and effort was spent in the study of the railways' new accounting and statistical systems which were adapted to the new UCA. This was followed by the revision of audit approaches and programs.

The division has fulfilled its responsibilities with regard to the audit and review of the 1980 CN and CP Rail charges to VIA Rail. The division also carried out in-depth studies of accounting areas of concern to VIA Rail.

Corporate administrative overhead expenses are common to both rail and non-rail operations. An equitable allocation of these overhead expenses for 1981 to rail operations which would appropriately reflect a fair share in the calculation of rail subsidies to both CN and CP Rail, was completed.

The division endeavoured to formulate an appropriate methodology, in consultation with the railway companies, for the determination of costs associated with incomplete freight movements for which revenue has not been recognized. This process is still in progress. It is anticipated that it will culminate in a formal RTC ruling in 1983.

The Commission continued work on the general inquiry into the cost of capital. The technical committee, composed of representatives from the railways, the provinces and the wheat pools, held various meetings during the year. Parties involved in this process are preparing to bring unresolved issues to a hearing which is expected to take place in the latter half of 1983.

The division participated in the Transport Canada implementation of the "Gilson" report to resolve the Crow's Nest Pass Rates issue. Background information was provided to the Railway Transport Committee relating to alternative cost of capital rates for the transportation of grain for the 1981/82 and 1982/83 crop years.

Costing Systems Development

The responsibilities of this division are the development of costing methodologies and computerized costing systems to be employed by the Class I and II railways, the verification of unit and specific costs for purposes of determining subsidy payments, and the management of all electronic data processing-related systems within the RTC.

The Commission's Review Committee directed, under Section 63 of the *National Transportation Act*, that the RTC consider its decision respecting exclusion of ownership costs on assets provided to the railways by the Federal Government under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program. On May 7, 1982, the RTC issued its decision to exclude these ownership costs.

As part of the revision to the Uniform Classification of Accounts, geographic cost centres are being developed for the Class I railways for selected cost accounts; a detailed design of geographic cost centres has been completed and approved by the RTC.

The division completed the verification of final unit costs for 1980, leading to the approval by the committee; considerable progress was made in the verification of final unit costs for 1981 and these are now almost completed. The RTC also approved CN and CP Rail Costing Manuals.

In response to requests from VIA Rail and the Minister of Transport, a review was undertaken of additional charges for 1981 contained in the CN and CP Rail annual invoices submitted to VIA Rail. These invoices relate to services rendered in the operation of VIA Rail's passenger-train services. Staff conclusions and recommendations as to the reasonableness of these additional charges were provided to VIA Rail and Transport Canada in June and December of 1982 respectively. The audits of charges from CN and CP Rail to VIA Rail for 1978, 1979 and 1980 have been completed. The rationale for these charges is detailed in the operating agreements with the respective railways and such charges are based upon the Commission's costing order. These audits have consumed a substantial amount of division resources.

As a result of staff appearances before the Standing Senate Committee on Transport and Communications and the House of Commons Standing Committee on Transport, a report entitled "A Comparison of AMTRAK and VIA Costing Approaches," dated March 31, 1982, was prepared by division staff. In response to a request by the House of Commons Standing Committee on Transport, a breakdown of station expenses charged to VIA Rail by CP Rail for the year 1980 was prepared. A similar breakdown by individual station is to be made for CN in early 1983.

During 1982, the division committed considerable resources to the CP Rail 1977-1980 branch line final payments program, including those resources used to further automate analytical procedures.

The division is continuing the process of automating its costing procedures. Several new systems are at various stages of development and operation, and maintenance of the existing data bases used by other branches of the RTC continues. A new computer graphics capability has been added.

Rail Services Analysis

The division is charged with determining and recommending the payment of subsidies to compensate railways for uneconomic services operated as an imposed public duty; provision of analytical support at public hearings; investigation of CN and CP Rail charges to VIA Rail; and the development of cost estimates required for the establishment of freight rate levels.

During 1982, the Commission continued its financial support for eligible passenger services not operated by VIA Rail. Payments for uneconomic branch lines, in respect of current years as well as prior years, were increased as a percentage of amounts claimed, thereby significantly reducing the payment backlog. Good progress was made in respect of a major program initiated during 1982 to finalize CP Rail branch line subsidy claims for 1977-1980 inclusive, by March 31, 1983.

As a continuation of the comprehensive branch line hearing program initiated in July, 1981, public hearings were held in 1982 for 32 branch line abandonment applications, including 13 by the Western Division. Six other applications were advertised to elicit public response without public hearings. Although the objective of the program was to hear all outstanding applications by Dec. 31, 1982, the program has been extended into 1983 as six new applications were received during 1982.

The Commission issued 12 decisions and/or orders relating to passenger-train service applications during 1982. In this regard, the Kamloops Junction-Kelowna and Chambord-Dolbeau passenger services were ordered discontinued. The request by the Québec North Shore and Labrador Railway Company to have the trains between Sept-Îles-Schefferville and Ross Point Junction-Wabush/Labrador City declared a passenger-train service was considered by the Commission and these trains were so declared.

At the request of the Minister of Transport, the Commission undertook an investigation of CN and CP Rail charges to VIA Rail for services rendered in respect of the years 1978, 1979 and 1980 in the operation of VIA Rail's passenger-train services. The railways' charges were analyzed to ensure costs were determined in accordance with the Commission's Cost Order No. R-6313 and the Railway Costing Regulations.

The Federal Government, through Order-in-Council P.C. 1981-2172, made changes to passenger-train services operated by VIA Rail by varying a number of orders of the Railway Transport Committee. The passenger-train services between Montréal-Sherbrooke, Toronto-Stouffville, Toronto-Havelock and Toronto-Barrie were discontinued effective Sept. 7, 1982.

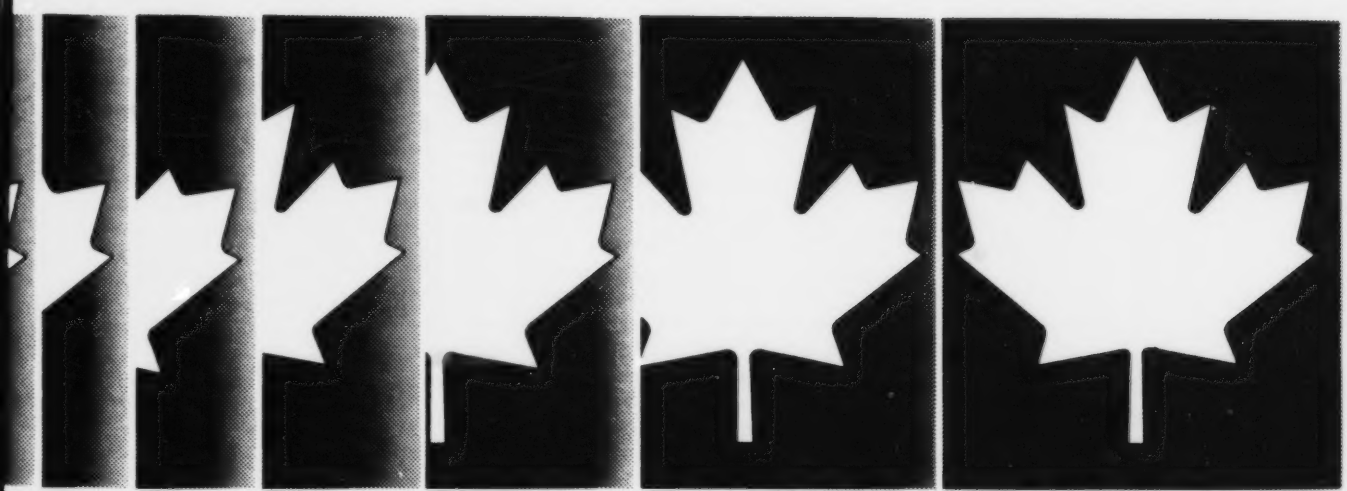
Costing of rail operations was carried out for the purpose of establishing freight rates related primarily to movements subject to "Eastern rates" payments and the transportation of rapeseed products governed by Order-in-Council P.C. 1976-894. Verification of the costs for CN and CP Rail "Eastern rates" movements for the year 1981 is in progress. Rapeseed movements for 1982 were verified for both CN and CP Rail and forwarded for rate-making.

Gilson Report on Western Grain Transportation

The Gilson Report on Western Grain Transportation was submitted to the Minister of Transport in June, 1982. RTC staff were not involved in this work, other than to make presentations on costing methodology to Dr. Gilson. However, CTC staff have been very heavily involved in three of the four task forces set up in accordance with recommendations of the Gilson report to examine specific areas in greater depth. The RTC staff input was mainly in respect of the Task Force on Rates, which examined the rates and costing aspects of the Gilson report. RTC staff provided the chairman for this Task Force and much of the detailed costing analysis, while the CTC Traffic and Tariffs Branch spearheaded the rates analysis.

Air Transport Committee

M.D. Armstrong, Chairman
R.A. Azzie
J.-L. Bourret
Paul Langlois
J.M. McDonough
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan
B.R. Wolfe



Air Transport Committee

The Air Transport Committee (ATC) administers the *Aeronautics Act* and formulates the Air Carrier Regulations for enactment by the Commission.

Responsibility and Authority

Established under the *National Transportation Act* for carrying out Commission responsibilities in air matters, one of its primary functions is the licensing of commercial air services. As a result, a substantial part of its work is the analysis and processing of applications. (See Appendices P to R)

Under Section 16 of the *Aeronautics Act*, the ATC must be satisfied that a proposed commercial air service is and will be required by the "present and future public convenience and necessity" before a licence is issued.

The committee also has a responsibility commensurate with its resources to see to it that persons do not operate commercial air services without a valid licence. Designated enforcement examiners carry out investigations in respect of matters related to the operations of commercial air services and make reports thereon.

The committee also issues licences on application for services established as a result of international agreements, and the Commission may, by regulations, exempt services other than scheduled domestic air services from the requirements to meet the test of public convenience and necessity. Other categories of service, such as crop spraying by "flying farmers," some types of leases, search and rescue operations and suppression of forest fires when called upon by an appropriate government authority, and certain occasional operations by foreign air carriers, have also been exempted from the requirement to hold a licence and to submit tariffs.

To facilitate licensing and application, the committee has established classes of service, and groupings according to aircraft weight. Parts VI and VII of the Air Carrier Regulations, issued pursuant to Section 14 of the *Aeronautics Act*, authorize the committee to deal with tariffs and to determine the justness and reasonableness of tolls. Alternatively, it is also empowered to substitute or prescribe rates in light of these criteria.

Air carriers operating unit toll (scheduled) and charter services are normally required to file their tariffs with at least a 30-day advance notice. Tariffs come into effect as filed, unless disallowed or suspended by the committee. (See Appendix S)

All carriers are required to furnish transportation in accordance with the terms and conditions of their licence, and provide adequate service, equipment, and facilities. The committee investigates any complaints that carriers have failed to meet their obligations as licensees.

The ATC may suspend, cancel, or amend a licence where, in its opinion, the public convenience and necessity so requires. (See Appendix P)

The majority of international air service agreements provide for consultation between designated airlines, use of International Air Transport Association (IATA) ratemaking procedures where applicable, consultation between aeronautical authorities, and arbitration as a final resort in settling disputes. Resolutions approved at IATA conferences are subject to acceptance and/or approval by aeronautical authorities.

Under Sections 12 and 13 of the *Aeronautics Act* the Commission is authorized to conduct investigations and surveys, and make recommendations to the Minister of Transport in all matters relating to commercial air services, either on direction from the Minister or on its own motion.

Organization

There are four branches within the committee: Administration, Air Services Analysis, International Air Transport and Operations. Each branch reports to the committee through the Executive Director of the ATC.

Administration Branch

The general functions of the Administration Branch include the issuance of orders, licences, and official correspondence authorized by the committee; the drafting and preparation of regulations, orders and decisions for consideration by the committee; the preparation of agendas and minutes of committee meetings; liaison between the committee and its branches or Commission committees; responsibility for senior staff activities; the co-ordination of estimates and forecasts for budget purposes; and the overall management of the committee's resources, human and financial.

Air Services Analysis Branch

Within this branch, five divisions provide economic, regulatory, financial and operational analysis, and advice.

The Economic Analysis Division acts as the committee's economic consultants, assessing whether applications meet the test of public convenience and necessity and that of public interest; participating as support staff at hearings, and carrying out economic investigations and surveys relating to both specific air carrier operations and the industry as a whole, sometimes in collaboration with the Commission's Research Branch.

The Audit Division maintains a continuing review of air carrier accounting, and when required, makes recommendations for changes in the committee's policies, rules and regulations on financial matters, for example, on standards of financial fitness applicable to all Canadian air carriers. It assesses all applications submitted to the committee for new air services, transfers, changes of control, mergers and amalgamations making appropriate recommendations as to what financial requirements should be imposed in each case. The division periodically carries out field audits of air carriers to ascertain the validity of subsidy claims. It conducts special financial investigations to determine the financial status of individual air carriers and offers financial advice and assistance to the Enforcement Section of the Operations Branch.

The Financial Analysis Division provides advice to the committee as to the justness and reasonableness of proposed fare and tariff changes and on the administration of air carrier subsidies. It also maintains a continuing review of the financial adequacy of carriers operating international charters and the arrangements for the protection of passengers' advance payments. Staff of the division are also called on to participate in special projects.

The Operations Analysis Division conducts studies and submits reports on the operation and management of air carriers, investigates and reports on the performance and operational characteristics of aircraft and equipment utilized in specific commercial air services. The division is also responsible for supervising the running and redesign of computer systems processing aviation statistics.

The Policy Advisory Division develops and recommends amendments to the economic aspects of the Air Carrier Regulations. This division is also involved in reviewing and recommending modifications to the committee's statistical reporting requirements and in representing the committee at economic and statistical conferences of the International Civil Aviation Organization (ICAO). It also participates in interdepartmental committees involved in the reassessment of government aviation policies.

International Air Transport Branch

The responsibilities of this branch are to ensure that the regulatory structures and mechanisms in bilateral and multilateral agreements on international air services suit the needs of Canadian users of air transport and help to increase the economic benefits to Canada and Canadian air carriers. This branch is a part of the Air Transport Committee staff organization, but also reports to the International Transport Policy Committee on policy matters concerning international air transport.

Principal activities of the branch are: collaboration with other government departments in preparing

for and negotiating agreements leading to the development and operation of air services between Canada and other countries; assisting in the implementation and administration of agreements through analysis and interpretation of their conditions and operative clauses, and advising on their effect upon Canadian users and carrier interests; and representing Canadian interests at meetings of international and intergovernmental organizations such as the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Operations Branch

This branch has two divisions: Licensing Division, and Tariffs and Services Division.

The Licensing Division administers the committee's domestic and international licensing policies and regulations. It comprises four sections.

The Domestic Section works primarily in the area of analysis and compliance as it applies to licensing of domestic unit toll, specialty and charter operations, and to complaints alleging unauthorized operations out of another carrier's base or between points on another carrier's licence.

The International Section handles the licensing of both scheduled and charter international air services into and out of Canada, which includes overseeing the large volume of international advance booking and inclusive tour charters. It also attends in support of certain international air negotiations between Canada and other countries. (See Appendices R and S)

The Analysis Section is responsible for providing analytical reports on regulations, licences and applications.

The Enforcement Section is primarily responsible for the investigation and prosecution of illegal and unlicensed air operations. In addition to its headquarters in Ottawa, this section has officers in Vancouver, Edmonton and Winnipeg.

The Tariffs and Services Division comprises two sections: one dealing with unit toll services, which is responsible for the tariffs, tolls and services of Class 1, 2, 3, 8, 9-2 and 9-3 air carriers; and another concerned with the charter tariffs, tolls, and services of Class 4 and 9-4 carriers. (See Appendices R and Q)

The role of this division is to ensure that consumers' interests are protected; that the conditions of carriage and the level of tolls are reasonable and non-discriminatory; and that the fences surrounding special fares are such that there is an adequate supply of services at prices which will promote travel with optimum utilization of resources by carriers. The division deals with complaints and conducts investigations into alleged malpractices by air carriers. The division is also involved in negotiations regarding pricing of international air transportation including assisting at meetings of ICAO and IATA.

Activity Highlights

Bilateral Scheduled Air Services Agreements

Germany

At negotiations held in January, 1982, agreement was reached on a revised schedule of rights allowing Germans access to two points in Alberta and Vancouver, and points beyond in the U.S. Canada obtained an improved system of fifth freedom traffic rights between intermediate points and points in Germany, and between points in Germany and points beyond.

Germany and The Netherlands

Discussions were conducted mostly by correspondence on some problems in the area of charter operations by Canadian carriers into and from these countries, with a view also to harmonizing, if appropriate, applicable national charter rules.

India

An air services agreement with India was initialled Feb. 26, 1982 and signed in June, 1982. Initial services will be provided by Air India, subject to a commercial agreement between Air India and Air Canada. Air Canada is expected to commence services at a later date.

United States

Four rounds of discussions were held with the U.S. Talks centered on resolution of the tariff regimes and changes to the present schedule of routes which the U.S. feels is

imbalanced in favour of Canada. This feeling is not shared by Canada and, while U.S. proposals are currently under consideration by Canada, no date for resumption of discussions has been arranged.

United Kingdom

Two rounds of talks were held in Ottawa to discuss the harmonization of charter rules and the modernization of portions of the Canada-U.K. agreement signed in 1949. At the October meeting, work on revision of articles of the agreement was done on a working group basis, the Canadian delegation being headed by the ATC Chairman. A proposal for mutual accommodation in the area of cargo charters and bellyhold charters, and arrangements relating to the application of the tariff clause of the bilateral agreement remain under consideration.

Jamaica

Two rounds of negotiations were held with Jamaica as the Jamaicans wished to have further access to Canada in the form of Western points and additional intermediate points in the U.S. Further negotiations are expected, but no date has been set.

Mexico

One round of negotiations was held with Mexico but it was concluded without agreement; further meetings are contemplated but no date has been proposed.

International Civil Aviation Organization (ICAO)

The ICAO Panel of Experts on Regulation of Air Transport Services held its sixth meeting in March, 1982. At this meeting the panel completed its consideration of the problem of amendments of Articles 5, 6 and 96(a) of the Chicago Convention and concluded that such amendments were neither necessary nor appropriate. In the area of regulation of non-scheduled air transport, the panel clarified the scope of this category and the concept of "part charters," and summarized states' objectives in regulation of non-scheduled air transport as well as the regulatory frameworks. The ground was thus prepared for the panel's work on the remaining elements of its work program on this topic. An official of the Commission is the Canadian member of the panel.

A Commission observer attended the sixth meeting of the ICAO Panel on the machinery for the establishment of international fares and rates, in October, 1982. The panel developed several recommendations on the question of denied boarding compensation and airline conditions of carriage. It also commenced consideration of the problem of fare-related conditions.

As in previous years, the Commission provided a chairman and a secretary to the National Facilitation Committee and to the Interdepartmental Committee on the ICAO International Air Law Activities.

An International Air Transport Branch officer continued to serve as Canada's alternate member of the Air Transport Committee of ICAO and attended several sessions during the year.

European Civil Aviation Conference (ECAC)

The 11th Triennial Session of ECAC was held in Strasbourg in June, 1982 and was attended by two representatives of the ATC. The meeting examined reports of activities since the last triennial session and established a work program for the next. The new program contains many items in the economic area, emphasizing particularly passenger fares and cargo rates for scheduled services and bilateral and multilateral pricing policies.

The ECAC-USA memorandum of understanding on North Atlantic pricing was only discussed in general terms by the conference as confirmation of signatures had not been completed. More detailed discussions were held in several closed meetings of heads of delegations.

A further series of consultations with the Secretary of ECAC was held in Paris the following week during which the ATC representatives were able to discuss the memorandum of understanding on North Atlantic pricing and its implications for Canada.

CATA/ATC Liaison Group

Under the *National Transportation Act* the Air Transport Committee is responsible for administering Part II of the *Aeronautics Act* while Part I of that Act is administered by the Canadian Air Transport Administration (CATA) of Transport Canada. To provide for maximum co-ordination of respective administrative policies and procedures a CATA/ATC Liaison Group consisting of senior officials of CATA and the ATC and chaired jointly by the Chairman, Air Transport Committee and the Administrator, CATA meets periodically to review issues of common interest. The ninth meeting of the Liaison Group was held in May at Transport Canada's offices.

Meetings with Air Carrier Associations

At the invitation of the organizations concerned, ATC Commissioners and senior staff attended annual general meetings of air carrier associations held during the year which, as in previous years, provided valuable opportunities to expose proposed changes in committee policies to member carriers, and to respond directly to questions of concern to the industry as a whole or to segments thereof.

Changes in Regulations

Changes in Regulations Approved by the Commission

Numerous changes were made to the Air Carrier Regulations during 1982. Some of the more substantial changes included:

- making rebooking an optional part of a contract between a carrier and a charterer for ABC transportation, and specifying methods and manners in which rebooking and late booking fees are to be charged;
- changing, in response to the Cabinet's Record Retention Project, the mandatory time periods air carriers are required to retain certain records;
- imposing conditions on air carriers involved in a transaction that results in the change of control, consolidation, merger, lease or transfer of less than all their rotating wing aircraft weight group authorities specified in a Class 4 Charter or a Class 7 Specialty flying training licence; and
- specifying that open jaw ABC and ABC (domestic) transportation is permissible in respect of destination points but not in respect of origin points, and requiring that either of the outbound and inbound portions of an open jaw air transportation be at least one half the mileage of the other.

Changes in Regulations being Considered as at Dec. 1, 1982

Changes to the regulations being considered, most having received public notice, but not yet having been submitted for enactment include:

- making current routine filing of information in connection with charter travel, e.g. passenger lists, an "on request" only requirement, with information on flight coupons used instead, and deleting the present requirement for ABC passengers to pay for their transportation in full, prior to their departure;
- promulgating new passenger and third party liability insurance rules applicable to commercial air services;
- reassessing the Class 4 Positioning Charges Regulations to clarify separation of markets served by charter air carriers;
- incorporating into the Air Carrier Regulations the ownership, equity and financial conditions and requirements the Air Transport Committee has imposed, as a matter of policy, for a great number of years on prospective licensed air carriers, on those who apply for additional licence authorities or those who intend to effect a transfer, change of control, merger or amalgamation;

• incorporating into the Air Carrier Regulations restrictions of foreign ownership or control of Canadian air carriers which reflect the committee's position and traditional policy in this connection;

• extending suspension of primary rights on livestock charters until February, 1985 and permitting Canadian origin entity charters to be split, provided that the charters are restricted to the carriage of livestock;

• permitting the advertising and sale of resaleable charter seats prior to Air Transport Committee approval but with a "subject to government approval" notice being given, and reducing information required to be given in public solicitations;

• extending indefinitely the exemption of applicants for Class 7 AAD and APS licences from the burden to prove present and future public convenience and necessity; however, requiring prospective entrants to satisfy the committee that the proposed commercial air service will be financially viable and that the new entrant is financially capable of carrying out the applied-for air service;

• broadening the description of Class 4 to allow for performance of most Class 7 services from any point in Canada. The new description would require Class 7 services to provide something additional to, or different from, Class 4 services and would limit the right of Class 7 licensees to carry only those persons required to assist in the performance of the specialty service;

• allowing commercial aircraft vendors to demonstrate their aircraft to potential customers and to recover certain direct operating costs from these clients, without holding a valid and subsisting licence for a commercial air service;

• reducing filing deadlines for ABC/ITC and ITC applications from 75 days to 45 days before proposed date of operation;

• allowing Class 1, 2 and 3 air carriers to charter aircraft from other carriers to serve the points on their licence at a toll per unit of traffic when they need extra aircraft because of unusually heavy demand or because of maintenance problems; and

• eliminating existing rules prohibiting public solicitation and sale of Common Purpose Charters, Inclusive Tour Charters, Advance Booking Charters, and Advance Booking Charters (Domestic) transportation by charterers, or tour operators and their agents before approval, by the Air Transport Committee, of such flights or series of flights, provided that potential purchasers of this type of transportation are informed that public offerings are made subject to government approval.

Reports and Studies

In September, 1982, the committee determined the final form of the revised statistical reporting system as it applies to Level I air carriers, and to a lesser extent, some other air carriers. The new reporting system for Level I carriers will come into full effect Jan. 1, 1984.

During 1982, final versions of certain committee manuals were produced. These are the "Uniform System of Accounts for Commercial Air Carriers," the "Instructions Concerning the Allocation of Revenues and Costs to Routes, Applicable to Level I Carriers" and the "Instructions Concerning the Allocation of Revenues and Costs to Sub-systems, Applicable to Level II Carriers."

"The Canadian Helicopter Industry, 1981," the current year's edition of an annual publication was delayed by the introduction of the revised statistical reporting system but it will be published early in 1983.

A report entitled "The Canadian Level I Air Carriers" covering activities in the years 1980 and 1981 was completed during the year and will be published early in 1983.

Regional Air Carrier Subsidies

Subsidy audits were carried out in accordance with the Regional Air Carrier Policy on the 1981 operations of Québecair and Eastern Provincial Airways Ltd. Subsidies were paid to Québecair in respect of the Québec Lower North Shore services operated by its subsidiary on its behalf, and to Eastern Provincial Airways Ltd. for losses sustained on those routes which were deemed to fulfil the criterion for subsidization by providing essential service to remote areas.

Local Prairie Air Service Subsidy

On behalf of Transport Canada, an audit was done on the Winnipeg-Dauphin-Brandon and Winnipeg-Dauphin-Yorkton-Saskatoon routes operated by Perimeter Airlines (Inland) Ltd., to determine the subsidy payable by the department to the carrier for providing these services.

Fares and Rates

Fuel prices continued to push tolls upward in all areas, especially within Canada. The continued downward value of the Canadian dollar early in 1982 caused international fares from Canada to increase an additional four to eight per cent. The pressures of inflation and high cost of borrowing followed by the government's "6 and 5" price restraints on domestic air fares, plus the general reduction in (in some areas negative) traffic growth presented serious problems to airline managers.

Enforcement

During 1982, the Enforcement Section investigated a total of 401 cases of which 176 were referred to the RCMP for further investigation with a view to prosecution. Of cases tried, court judgements ranged from dismissal to a $4,800 fine.

The Enforcement Section has become more and more involved in investigations of licensees alleged to be operating outside the conditions of their licence and, in this regard, have provided the committee with evidence which has led to a number of licence suspensions.

Section operational guidelines were compiled and approved. These guidelines now serve to provide uniform guidance and direction for enforcement activities in Canada.

A memorandum of understanding, between the RCMP and the ATC is in the process of formal ratification. This memorandum defines the division of investigative responsibility between the RCMP and the ATC and provides a firm investigative basis for both organizations. A similar memorandum of understanding was ratified Dec. 15, 1982 between the Commission and Transport Canada.

The Enforcement Section was involved in joint training activities with its counterparts in the Canadian Air Transport Association (CATA) wherein members attended or lectured CATA training sessions on three occasions. The section also provided eight formal lectures on investigative procedure and techniques under Part II of the *Aeronautics Act* to eight RCMP training conferences at detachment and division levels across Canada.

Public Hearings

The ATC held public hearings comprising a total of 31 sitting days in 1982, including one which commenced in 1982, but was not completed that year and was to resume in 1983. These hearings were held in Montréal and Hull, Qué., Thompson and Churchill, Man., Rankin Inlet, NWT and Fredericton and Edmundston, N.B.

Other Matters

The committee announced it will hold a series of public hearings in the first quarter of 1983 to solicit the views of both licensees and users of helicopter services in Canada on current licensing and regulation procedures.

Pursuant to government policy announced by the Minister of Transport Aug. 6, 1982 concerning increased freedom of operations at Mirabel Airport, the committee took steps towards the authorization of foreign carriers to carry in-transit cargo to and from Mirabel, and to amend a number of Class 8 international scheduled commercial air services licences to authorize the carriage of connecting international passengers between Mirabel Airport and Toronto International Airport in both directions.

Significant Orders and Decisions

• Decision No. 6856, Aug. 13, 1982 followed a hearing held in May of 1982 as a result of a Cabinet decision approving the expenditures of up to $1 million from Transport Canada's budget over a five-year period for a direct operating subsidy to encourage the establishment of a regular air service at St. Leonard, N.B. The decision granted an application by Québec Aviation Ltée/Québec Aviation Ltd. to add

the points St. Leonard and Fredericton, N.B. to its Class 2 Regular Specific Point commercial air service serving the points Québec City and Gatineau, Qué.

• Decision No. 6869, Aug. 19, 1982 issued after a public hearing in Hull, Qué. in July, adopted as an interim measure, standardized conditions effective Nov. 1, 1982 for domestic scheduled services discounted more than 25 per cent from the lowest applicable unrestricted public fare.

• Decision No. 6885, Sept. 1, 1982 resulted from a hearing held in April, May and June of 1982 to consider applications for services abandoned in 1981 when Lambair Limited declared bankruptcy. The decision granted Calm Air International Limited the major portion of Lambair's unit toll services in Northern Manitoba and the remainder was granted to Ellair Limited. Also, Ontario Central Airlines Limited was granted authority to operate Class 4 Charter operations with Group D aircraft.

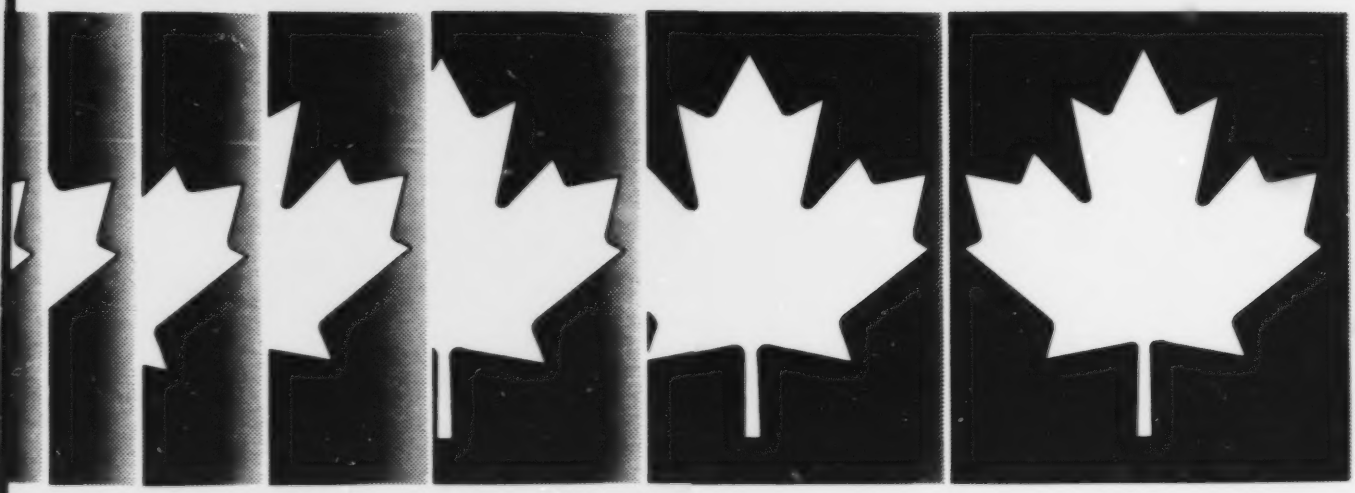
• Decision No. 6928, Oct. 1, 1982 did not disallow change of control of Québecair from Les Investissements Lemah Inc., Expeditex Inc., Transport Magny Inc., Société d'Investissement Desjardins, and Corporation Provost Ltée to 1848-7199 Québec Inc. subject to the condition that Québecair and 1848-7199 Québec Inc. comply with the filing, financial and other requirements of the committee as applicable within a period of 180 days from the date of the decision.

• Decision No. 6956, Oct. 8, 1982 resulted from a hearing held in May of 1982, and in respect of the operation of weight Group E aircraft only; the transfer from Eastern Provincial Airways (1963) Limited to Air Maritime Limited was not disallowed under a Class 1 scheduled commercial air service licence in respect of the points Moncton, St. John, Fredericton, N.B.; Halifax, N.S.; Charlottetown, P.E.I. and Magdalen Islands, Qué.; and under a second Class 1 licence, in respect of points Sydney and Halifax, N.S.; and it also did not disallow the transfer of a Class 9-3 International Specific Point commercial air service between Halifax, Sydney and St. Pierre et Miquelon, France. The decision disallowed the transfer of services under a third Class 1 licence which authorizes operations between Bathurst, Charlo, Moncton, Chatham, Charlottetown and Montréal.

• Decision No. 6998, Oct. 25, 1982 set out the committee's findings with respect to corporate aircraft operations which constitute commercial air services and the appropriate applications which such operators should make to ensure that their operations fall within the lawful limits of the Act and the Air Carrier Regulations. Corporate aircraft operators were invited to review their operations in the light of this decision and, as appropriate, to file applications for the operation of a commercial air service within six months from the date of the decision. A subsequent amendment in early 1982 extended the date for the filing of applications to Dec. 31, 1983.

Water Transport Committee

Paul Langlois, Chairman
R.A. Azzie
D.H. Jones
J.M. McDonough
Anne-Marie Trahan
J.F. Walter
B.R. Wolfe



Water Transport Committee

The Water Transport Committee (WTC) administers the *Transport Act*, which governs the transport of goods and passengers by ship, from one port to another in Canada, within areas proclaimed by the Governor in Council.

Committee jurisdiction under the Act is two-fold. Its judicial functions include licensing and the approval of tariffs. In considering applications for water transport licences, the committee must determine whether public convenience and necessity require the service. The committee must also approve a standard tariff of tolls or, if this is deemed to be unjust or unreasonable, disallow the tariff and either require the substitution of a new tariff or prescribe another.

The administrative authority of the committee embraces freight classification, financial and statistical returns, and filing procedures for tariffs and licence applications. (See Appendix T)

Other statutes confer additional responsibilities on the WTC.

The *Pilotage Act*, in force since Feb. 1, 1972, provides for pilotage services in four geographical regions across Canada. A pilotage authority has been created for each region to establish, operate, maintain, and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service.

Each pilotage authority is required by the Act to give public notice in the Canada Gazette of every tariff of pilotage charges that it proposes to prescribe. Any interested person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest may file a notice of objection. It is upon receipt of such notice that the committee acquires jurisdiction. The proposed changes may not be implemented until the committee has conducted an investigation, which may include the holding of public hearings. The appropriate authority is then governed by the WTC recommendation.

The *St. Lawrence Seaway Authority Act* empowers this authority to establish tariffs of tolls and, where such tariffs are not set by agreement between Canada and the United States, they must be filed with the committee. The tariffs become effective on their date of filing.

The committee is also responsible for administering the *Shipping Conferences Exemption Act, 1979*, which came into effect April 1, 1979, replacing previous legislation that had expired March 31, 1979. The new legislation exempts certain shipping conference practices from the provisions of the *Combines Investigation Act* and requires the shipping conferences to file freight tariffs and other documents with the Commission.

Under the *Energy Supplies Emergency Act, 1979*, the Energy Supplies Allocation Board is empowered, among other things, to direct the Canadian Transport Commission to order that a Canadian ship be used or sailed as required by the Board, and, to authorize a non-Canadian ship to carry any controlled product between points in Canada when no Canadian ship is available to ensure adequate supplies of these products.

The Coasting Trade Exemption Regulations provide for the exemption of certain non-Canadian ships engaged in the coasting trade of Canada from the application of Part XV of the *Canada Shipping Act*. The committee advises the Minister of National Revenue on the availability of suitable Canadian ships when vessels of a foreign country are being considered for engagement in the coasting trade.

Acquisitions

The committee also deals with notices of proposed acquisitions forwarded to the Commission pursuant to Section 27 of the *National Transportation Act*. During 1982, inquiries were made about several proposals that came to the attention of the committee to determine the applicability of the various provisions of the section.

On Jan. 11, 1982, at the direction of the committee in its Decision WTC 16-81, Canadian National Railways Company of Montréal published Notice of its proposed acquisition of additional shareholdings of

Eurocanadian Shipholdings Limited of Bermuda, one of the CAST Group of Companies. The company's appeal of this decision to the Federal Court was dismissed April 23, 1982, and an application by the company to the Supreme Court for Leave to Appeal the judgement of the Federal Court, dismissed June 23, 1982.

A Notice published by the committee Sept. 17 announced that a public hearing would be held in Halifax, Nov. 23 and in Montréal, Nov. 30 for the purpose of considering objections to this acquisition. However, on Sept. 8, the committee had heard CN's explanations on other transactions that the company had recently entered into, involving the assets of Cast Containers Ltd. of Bermuda and its wholly owned subsidiary Task Terminals Ltd. of Montréal, Qué., shares of Task Terminal and various options acquired by CN which could result in the company acquiring 75 per cent of the common shares of Cast Containers. In its Decision WTC 16-82 of Sept. 28, 1982, the committee determined that these were also acquisitions subject to Section 27 of the *National Transportation Act* and required CN to publish a Notice; this was done Oct. 23, 1982.

Objections to these additional acquisitions were received by the committee, along with requests for postponement of the November hearing to enable the committee to hear objections to the various acquisitions during the same hearing, and to provide the objectors and interveners more time to prepare their submissions. On Nov. 15, the committee acceded to the requests and adjourned the hearing until February and March of 1983.

The second of a two-part hearing into the matter of the acquisition by Canadian Pacific Limited of Montréal of an interest in Dart Containerline Company Limited and an associated St. Lawrence River containerized freight co-ordination service, was held in Halifax in November, 1981. The committee's decision with regard to both proposals was issued March 15, 1982. The committee concluded that, within its frame of reference, there were no grounds before it which demonstrated that these proposed acquisitions would unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest. Accordingly, the committee did not disallow either or both parts of the proposed acquisitions. Appeals of this decision on behalf of the government of the Province of Nova Scotia and the Halifax-Dartmouth Port Commission are presently before the Governor in Council.

In August, 1981, Crowley Maritime Corporation of Seattle, Wash. had served Notice of a proposed acquisition, by transfer to one of its subsidiaries, Crowley Maritime International Inc. of San Francisco, of the shares of Arctic Transportation Ltd. of Calgary acquired in 1980 by Puget Sound Tug and Barge Co., Seattle, another of the corporation's subsidiaries. No objections having been received, the committee closed its file in May, 1982.

In December, 1981, Stad Seaforth Shipping of Norway had served Notice of a proposed acquisition of an interest in Seaforth Fednav Inc. of Halifax, a company jointly owned by Fednav Limited of Montréal and Seaforth Maritime Limited of Great Britain. No objections to this acquisition having been received, the committee closed its file. In May, 1982, the same company served Notice of a proposed acquisition of an additional interest in Seaforth Fednav Inc. and again, no objections having been received, the committee closed its file.

Atlantic Freight Lines Inc. of St. John's, Nfld. served Notice in June, 1982 of a proposed acquisition of an interest in a company to be incorporated under the laws of Canada and called Atlantic Container Express Lines Inc. of St. John's, Nfld. No objections having been received, the committee closed its file.

In November, Canada Steamship Lines of Montréal, Qué. served Notice of its intention to acquire an interest, by share purchase, of Atlantic Freight Lines Inc., of St. John's, Nfld. The committee caused Public Notice to be given of this proposed acquisition and the closing date for receipt of objections is Jan. 7, 1983.

Merchant Shipping Branch

Pilotage Authorities

All four Pilotage Authorities published proposed tariffs in Part I of the Canada Gazette, in 1982.

The Atlantic Pilotage Authority published proposed amendments Feb. 13, June 5 and Sept. 10, 1982 and, as no objections were filed with the Commission pursuant to Section 23 of the *Pilotage Act*, the tariffs became effective April 23 and Oct. 28, 1982.

The Great Lakes Pilotage Authority Ltd. published a proposed amendment Jan. 30, 1982. No objections were received by the Commission and the tariff became effective March 22, 1982.

The Laurentian Pilotage Authority filed one proposed tariff amendment Sept. 4, 1982 and, no objections having been filed, the tariff became effective Oct. 22, 1982.

The Pacific Pilotage Authority published a proposed tariff amendment for both the Coastal Pilotage area and the Fraser River area March 13, 1982. No objections were received and the respective tariffs became effective on May 7, 1982.

Shipping Conferences Exemption Act, 1979

The Water Transport Committee administers this Act which exempts certain shipping conference practices from the provisions of the *Combines Investigation Act*, subject to prescribed obligations placed on member lines. The legislation has been in force since April 1, 1979 and will expire March 31, 1984 unless extended by proclamation for a period of not more than five years. A federal government interdepartmental committee has been established to review and report on the effectiveness of the current Act. As part of this review the committee, which is represented on the interdepartmental committee, conducted public hearings in June, in five cities across Canada, to inquire into the practices of shipping conferences and the operation and administration of the Act. It also invited written submissions from those not wishing to attend the hearings. The committee's findings were reported to the Minister of Transport at the end of the year.

A meeting with the Canadian Shippers' Council, the "Shipper Group" designated by the Minister of Transport pursuant to Section 15(2) of the Act to represent shippers' interests, was held in February, 1982, to receive a report on the effectiveness of the provision which requires outbound shipping conferences to meet with the council.

The council expressed continuing concern with bunker surcharges assessed by conferences and, in June, 1982, the committee was requested to use its good offices to secure the necessary information to justify the levels of bunker surcharges assessed by the Eastern Canada/Australia - New Zealand Conference. Through mediation by committee staff, the matter was resolved to the mutual satisfaction of all parties.

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Québec Métropolitain and La Fédération de l'UPA du Saguenay - Lac St-Jean submitted a complaint pursuant to Section 23 of the *National Transportation Act*, in December about the intention of certain conferences to add arbitrary charges to the rates for services using Québec City as a base port. At year's end, the committee was considering the application for relief and the conferences' response thereto.

Shipping Conferences

As of Dec. 31, 1982 the Commission had on file documents of 48 shipping conferences whose member lines provided service at Canadian ports, a net increase of three from Dec. 31, 1981. (See Appendix W)

These 48 conferences represent 79 lines providing 305 services at North American ports; 53 of the lines offered 223 services at Canadian ports.

In addition the Commission has on file two space charter agreements and a co-ordinated service agreement representing 12 lines as well as four line consolidation agreements.

St. Lawrence Seaway Authority

As required by Section 20 of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, the St. Lawrence Seaway Authority filed an amendment to the St. Lawrence Seaway tariff of charges for Crane Service, that became effective May 1, 1982.

Coasting Trade and Commercial Marine Activities

The committee, in accordance with its responsibility under the Coasting Trade Exemption Regulations continued to review applications made to the Minister of National Revenue for waivers under Part XV of the *Canada Shipping Act*.

During the year, 112 such applications were received 72 being recommended for temporary entry, eight for denial, and nine were withdrawn. Twenty-two of these were for vessels or activities not addressed to in the regulations and which were referred to the Advisory Committee on the Availability of Certain Canadian-flag vessels, chaired by the WTC representative, before Revenue Canada was advised on the suitability and availability of Canadian equipment. (See Appendix U)

The committee was represented at five meetings of the Interdepartmental Remission Committee held during the year.

Committee staff continued to play an active role with Transport Canada in the development of a new Coasting Trade Policy.

Water Transport Services

Twelve carriers submitted applications for water transport licences in 1982: three to provide service on the Great Lakes, and nine for services in the Mackenzie River region two of which included service to the Canadian Western Arctic. One Great Lakes licence application was withdrawn, and licensing authority was granted to the other applicants, McKeil Work Boats Ltd. and A.B. MacLean Ltd. (See Appendix V)

Licensing authority was granted to seven Mackenzie River applicants which included those seeking authority to serve the Canadian Western Arctic. Two other applicants, Len Cardinal Transport Limited and David Storr, were granted operating authority under interim ex parte orders, but both applications were subsequently dismissed for the reasons given in committee Decisions WTC 15-82 and WTC 14-82.

International Maritime Transport Branch

The branch continued its analysis of the major international factors that affect maritime economic and regulatory policy. It also studied their potential effect on the mainly foreign-flag shipping serving the Canadian export and import trades. In this respect the branch now directly serves both the International Transport Policy Committee and the Water Transport Committee. Both committees are advised on the economic impact on Canada of international maritime agreements. Positions taken by the committees on general economic or regulatory policy issues are then presented by the branch when Canadian governmental positions are formulated or international agreements negotiated.

Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)

The branch again represented the Commission as a member of the Canadian delegation to multilateral negotiations at the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) and contributed to Canada's role in the formulation of a general maritime policy covering the shipping relationships between OECD countries, including Canada's major trading partners, and suppliers of shipping tonnage for exports and imports.

If formally accepted, certain negotiated agreements known as Phase IV of the OECD program will serve as a guideline for the national maritime policies of OECD countries. The Commission continued to initiate and contribute to studies intended to determine if acceptance of these agreements will provide an economic benefit to Canada.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

At the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), the branch participated as the Commission representative on the Canadian delegation to a number of conferences related principally to the work of the Committee on Shipping. These conferences included two sessions of the Intergovernmental Preparatory Group (IPG) on Conditions for Registration of Ships. During the sessions, the developing countries continued their efforts to identify and establish an economic link between ship and flag, leading to an eventual phase-out of open registry (flag of convenience) shipping, an issue of considerable importance to Canada. A diplomatic conference is scheduled for 1983 to consider the adoption of an international agreement based on a set of principles prepared by the IPG, concerning the conditions upon which vessels should be accepted on national shipping registers.

Another issue under study by UNCTAD is the elimination of alleged barriers to entry by ships of developing country registry into the bulk cargo trade. Attention is now being focused upon the carriage of hydrocarbons. Both of these issues affect the stability of market supply and demand for shipping tonnage and are of vital economic concern to Canada whose export bulk trades are carried in large percentage (25 per cent approx.) by ships of so-called open registry.

The branch contributed Commission viewpoints to the Canadian position that would guard national interests while meeting the legitimate aspirations of the developing countries to participate in world shipping, serving their own economies. The main hurdle in this area is the seemingly inevitable increase in the level of foreign governmental regulation of shipping. Following its earlier initiative at UNCTAD, the branch continued to express Commission interests in a Canadian position on marine insurance and to assist in the formulation of international standard clauses for voluntary adoption by the parties in the marine insurance policy. Close liaison and consultation were maintained not only with underwriters, brokers, and consumers, but also with an interdepartmental committee considering this and related matters. A leading role is being exercised by the branch as part of the Canadian delegation which has encouraged international support for the "named perils" approach currently used in the Canadian industry. During 1982, work progressed on marine cargo insurance studies, with close attention being paid to the newly revised Lloyd's policy form in which a "plain language" style is adopted.

European Economic Community (EEC)

The branch continued to monitor the development, by the countries of the European Economic Community (EEC), of a common maritime policy. It also participated in the Canadian examination of the application to shipping of the community's competition rules that regulate market sharing, and the activities of commercial ocean liner shipping interests supplying the major part of Canada's requirement.

Multimodal and Maritime Economics Branch

The branch directly serves both the Water Transport Committee (WTC) and the International Transport Policy Committee (ITPC).

The branch carried out analyses and assessment of economic, operational and regulatory matters affecting the transportation of goods by multimodal means within, into and out of Canada. It participated as the Commission representative in the ongoing interdepartmental and industry consultations on matters affecting multimodal transport, containers and facilitation of transport documentation. The branch also participates as the Commission representative in the formulation of Canadian positions and negotiations at international meetings on matters having economic or regulatory impact on multimodal transport and containerization.

It continued to provide shipping information, economic analyses and advice in support of the regulatory activities and advisory function of the WTC and the ITPC. It also assisted other branches of

the Commission and other federal government departments and agencies by the provision of shipping expertise, data and analyses on a variety of matters related to maritime transport.

During the year, the Financial Adviser to the committee was transferred to the branch to augment its capacity to provide analysis and advice to the committees.

The branch continued to maintain and improve the maritime cargo origin and destination data base which contains statistical information on the activities of all vessels engaged in domestic and international transportation of goods by water. This computerized data bank, which is based mainly on Statistics Canada information, provides the basis from which research studies and statistical and economic analyses are produced in support of the various activities of the WTC and the ITPC.

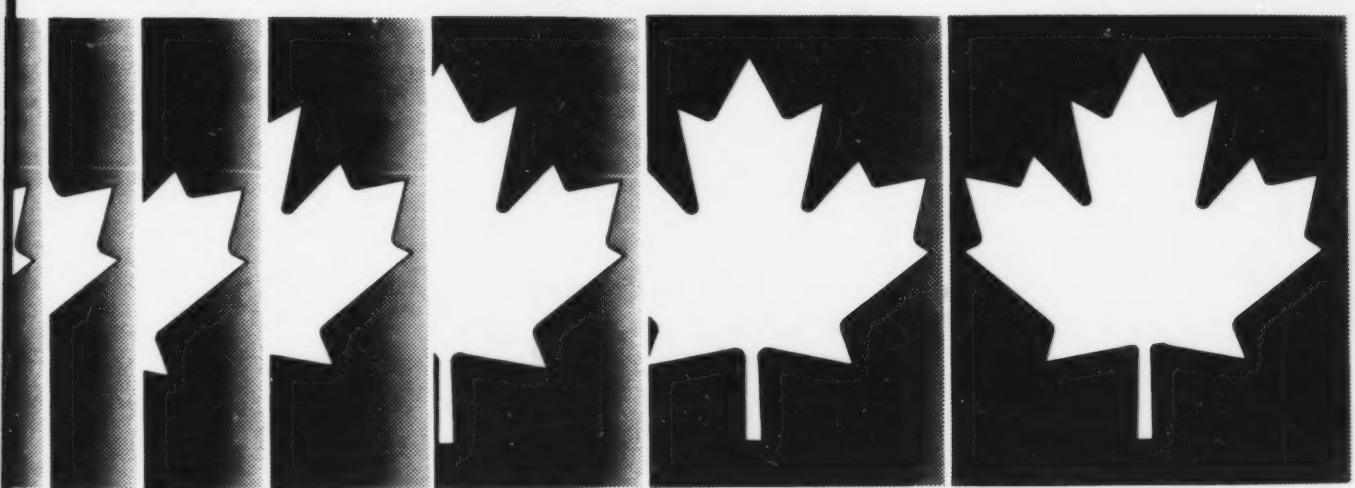
In addition, the branch maintained a subsidiary computerized data base containing up-to-date information on approximately 2,900 Canadian registered ships of 100 Gross Registered Tons and over, and about 950 shipowners/operators all linked to their areas of service. This information is updated weekly and used extensively by the Water Transport Committee, the Research Branch and other federal government departments. The branch also compiled and issued the Committee's Canadian Merchant Fleet Lists, an annual publication on Canadian registered ships.

In both data banks, the information dealt with commercial activities in the Mackenzie River area, the Great Lakes and St. Lawrence River areas, and transborder, coasting and international trades.

Among the specific maritime matters on which the Multimodal and Maritime Economics Branch provided advice and analysis were the investigation of the proposal by Canadian Pacific Limited to acquire a one-third shareholding interest in Dart Containerline, the committee's inquiry in June into the *Shipping Conferences Exemption Act*, and a request by the Minister of Transport for an inquiry under Section 22(6) of the *National Transportation Act* into multimodal pricing. The inquiry arose out of a complaint by certain freight forwarders about the pricing practices of shipping lines offering through rates from the Far East to Central Canada.

Motor Vehicle Transport Committee

Gérald Drainville, Chairman
J.-L. Bourret
D.H. Jones
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.F. Walter
B.R. Wolfe



Motor Vehicle Transport Committee

The committee is primarily engaged in processing and ruling on applications from motor vehicle carriers for the transport of goods on Sundays as authorized by the *Lord's Day Act*. It also administers Section 27 of the *National Transportation Act* as it applies to the acquisition of bus or truck companies by any other transport undertaking that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada.

Part III of the *National Transportation Act* establishes direct federal regulation of extra-provincial commercial motor transport. This part was proclaimed by the Governor in Council in 1970. It is not in effect, except for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland, which, by Order-in-Council, came under the jurisdiction of the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) in August, 1976.

In addition, the MVTC is reponsible for the administration of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA). Under this Act, subsidy payments are made to designated carriers for freight transported within and out of the Atlantic provinces region. Common carrier truckers are included in this designation.

Lord's Day Act

The Commission is empowered under Section 11(x) of the *Lord's Day Act* to permit the transportation of goods on Sunday. In reaching a decision, the Commission is required to have regard for the object of the Act, that Sunday be a day of rest whenever possible, and also for the prevention of undue delay in the delivery of goods.

In 1982, the committee granted 43 permanent authorities and 207 temporary authorities on Lord's Day applications by for-hire and private truckers.

Acquisitions

The Commission is empowered to disallow proposed motor vehicle transport acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest. In 1982, the committee received 19 notices for the acquisition of motor carrier undertakings. The files were closed on 17 of those cases because no objections were received. The Commission may launch an investigation into a proposed acquisition only if an objection is made by "any person or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition." The other two applications were being processed at year's end.

Hearings

The Motor Vehicle Transport Committee held 18 public hearings compared to 38 the previous year. Seventeen dealt with applications for transportation on the Lord's Day and one was called to hear objections to the filing of special local passenger tariff 4-7 by CN concerning its Roadcruiser bus service in Newfoundland.

The number of public hearings dropped sharply as a result of a new policy adopted by the committee, in May of 1981, whereby most applications for permanent authority to transport on the Lord's Day are dealt with by the committee through file hearings based on the information supplied in the application. Applications excepted are those of an unusually complex nature for which public hearings will continue to be held.

As a result of the new policy, 19 applications for Lord's Day authorities were granted by the committee through file hearings, resulting in substantial savings for the committee, the applicants and interveners in the cost of travel, newspaper advertisements, legal fees and other administrative functions.

Roadcruiser

In February, 1982, the committee held public hearings in Newfoundland into the financial position of the TerraTransport Roadcruiser bus service. The inquiry followed protests by the government of Newfoundland and the Newfoundland and Labador Federation of Municipalities against Roadcruiser's new passenger tariff (4-7) which had gone into effect on Oct. 1, 1981, resulting in a eight and one half per cent fare increase. The committee determined that the rate increase was necessary to enable the service to cover its operating

expenses and eventually earn a positive rate of return.

In March, 1982 TerraTransport's Roadcruiser service filed a new tariff (4-8) for a nine per cent fare increase to come into effect April 30. The government of Newfoundland and the Newfoundland and Labrador Federation of Municipalities filed an application for the suspension or postponement of the tariff.

After due consideration of the material filed by Roadcruiser and the objectors, the committee issued its decision not to postpone the effective date of the tariff.

Transportation of the Disabled

A decision of the Motor Vehicle Transport Committee in December, 1981 called for the implementation of several recommendations designed to provide better Roadcruiser bus transportation facilities for the disabled in Newfoundland. (The Roadcruiser is the only motor vehicle undertaking that comes under direct federal regulatory control.)

The recommendations included: 1) the establishment of an Advisory Committee for the transportation of the handicapped in that province; 2) suggestions for improvements to the present service in order to make buses and depots more accessible to the disabled and 3) the implementation of a three-year experimental program calling for the operation of four specially-equipped buses to serve the disabled across the province.

In March, 1982, the MVTC established an Advisory Committee comprising representatives of the CTC, Transport Canada, Roadcruiser bus service and representatives of the disabled in Newfoundland. The committee is chaired by the Executive Director of the MVTC. The organizations represented are: the Canadian National Institute for the Blind; the Consumers' Organization of the Disabled People of Newfoundland and Labrador; the Newfoundland Association for the Deaf; The Hub and the Labrador and Newfoundland Organization for the Aged.

Thanks to the excellent collaboration and suggestions initiated by the representatives of the disabled, many recommendations for the improvement of existing bus services were being implemented at year's end and will continue until this phase of the program is completed.

The committee has not yet proceeded with the implementation of the experimental program, including the purchase of four new vehicles, pending word from the Federal Government regarding the funding of this project estimated to cost approximately $1,000,000.

Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA)

Under this Act, subsidy payments are made to motor carriers for freight traffic within and out of the Atlantic provinces region. The subsidy program was started in 1969 and is similar to the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA), which provides payment on railway freight shipments in the same area.

Payments certified for truckers under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* during 1982 amounted to $45.8 million as compared to $42.1 million in 1981. (See Appendix X)

The committee launched inquiries into the applications of three trucking companies which were seeking subsidies for the transportation of goods within the Atlantic provinces. One of these applications was denied, and the two others were under review at year's end.

Another transporter who had received subsidy payments for the transportation of goods that were deemed by the committee to be ineligible for subsidy was ordered to reimburse those payments.

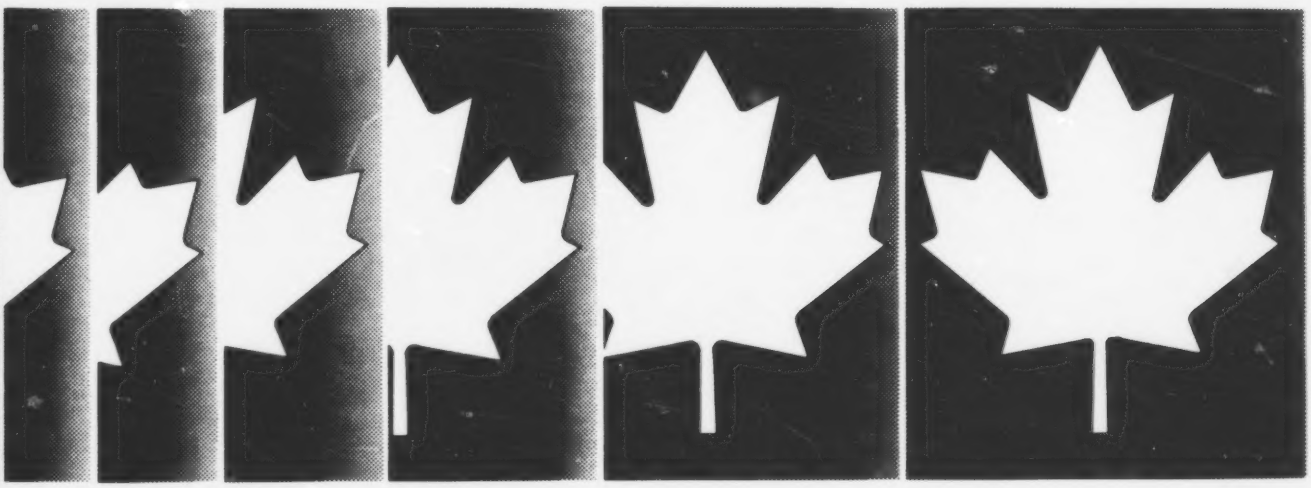
CN and CP Limited were ordered to reimburse substantial subsidy payments the two companies had received in respect of the movements of peat moss to border points in the Atlantic provinces for subsequent export to the United States.

The committee order was appealed to the Review Committee of the Commission which heard the case at a public hearing Dec. 15. No decision had been rendered at year's end.

International Transport Policy Committee

J.M. McDonough, Chairman
J.T. Gray
Yves Dubé
M.D. Armstrong
Gérald Drainville
D.H. Jones
Paul Langlois
J.A.D. Magee

Alternates:
R.A. Azzie
J.F. Walter
Anne-Marie Trahan



International Transport Policy Committee

Although it has no direct regulatory function, the International Transport Policy Committee (ITPC) advises the Commission on the development of any regulation or regulatory policy affecting transport between Canada and other countries.

International Transport

It is concerned, in particular, with the economic and legal aspects of international transport issues and with the reconciliation of Canadian interests in the domestic and international fields.

The committee represents the Commission at international and intergovernmental organizations and conferences concerned with transport matters affecting regulatory action, and contributes to the interdepartmental formulation of Canadian policies. Its representatives participate in the negotiation of international transport agreements, analyze and report on their probable economic and legal effects, and propose or recommend appropriate measures of implementation. In so doing, the committee consults, when necessary, with concerned Canadian agencies, both public and private.

The committee has three branches, one attached to the Air Transport Committee and two to the Water Transport Committee.

International Air Transport Branch

The responsibilities of this branch are to ensure that the regulatory structures and mechanisms governing international air transport services, developed and embodied in bilateral and multilateral agreements, are appropriate to the needs of Canadian users of air transport and serve to maximize the economic benefits to Canada and Canadian air carriers.

International Maritime Transport Branch

The branch provides a continuous analysis of the major factors at the international level affecting maritime economic policy and their impact upon shipping, mostly foreign flag, serving the import and export trades of Canada. Positions taken by the committee on economic regulatory policy are presented by the branch during formulation of Canadian governmental positions and international multilateral negotiations. Reports on the economic benefits to Canada of international maritime agreements are made to the committee and others as required.

Multimodal and Maritime Economics Branch

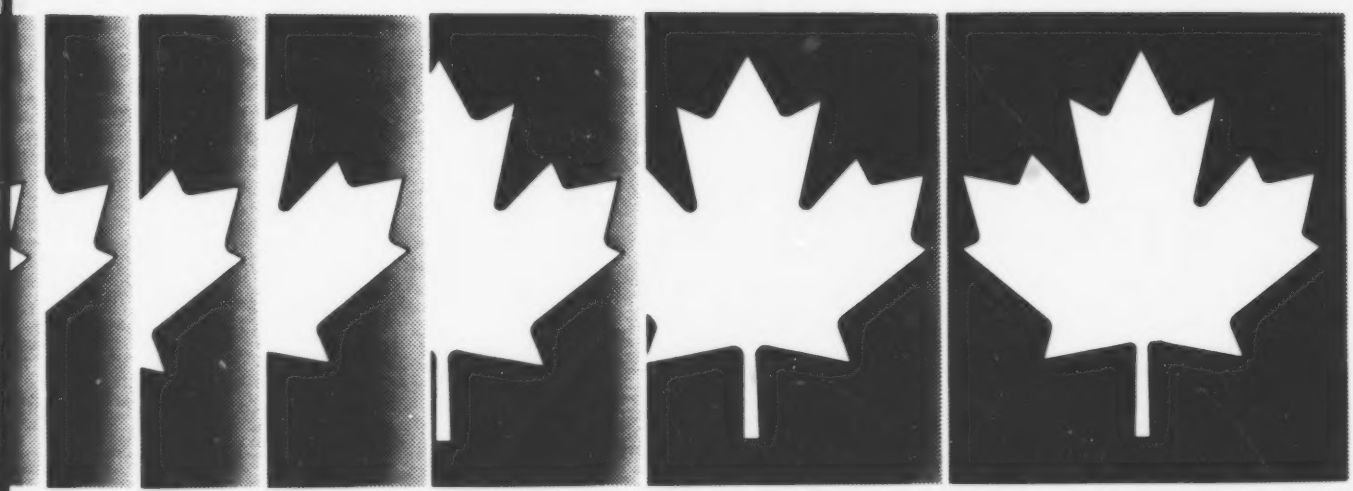
This branch directly serves both the International Transport Policy Committee and the Water Transport Committee.

On behalf of the International Transport Policy Committee, the branch carried out analyses and assessment of economic, operational and regulatory matters affecting the transportation of goods by multimodal means into and out of Canada. It participated as the Commission representative in the ongoing interdepartmental and industry consultations on matters affecting multimodal transport, containers and facilitation of transport documentation. As Commission representative on Canadian delegations, it contributed to the formulation of Canadian positions and negotiations at international meetings on matters having economic or regulatory impact on multimodal transport and containerization.

A further description of the branch's activities is found under the report of the Water Transport Committee.

Commodity Pipeline Transport Committee

D.H. Jones, Chairman
J.M. McDonough
R.J. Orange
B.R. Wolfe



Commodity Pipeline Transport Committee

Most Canadian resource products can be transported by pipeline. Pipelines for the transmission of commodities, other than crude oil and natural gas, are referred to as "commodity pipelines," and the Commodity Pipeline Transport Committee (CPTC) is responsible for the regulation of such pipelines, if they cross provincial, international or territorial borders.

The CPTC draws its authority from Part II of the *National Transportation Act*(NTA) which was proclaimed Feb. 1, 1972 by the Governor in Council. Since its formation, the CPTC has operated with these powers and under the provisions of Section 24(1) of the NTA.

If a particular commodity pipeline also transports crude oil or natural gas, it is referred to as a "combined pipeline" and the CPTC may share its jurisdiction with the National Energy Board with respect to that pipeline.

The CPTC conducts its business mainly through the medium of public hearings. Its principal function is to deal with: a) applications by commodity pipeline companies for a certificate of public convenience and necessity to construct and operate such systems; b) the acquisition or abandonment of commodity pipelines; c) the filing, disallowance, substitution or prescription of tariffs and d) the resolution of disputes and public interest matters related thereto. In addition, the CPTC makes standards, procedures, rules and regulations, under the provisions of the NTA, to facilitate the smooth and efficient conduct of its duties.

The CPTC also acts as an advisory and information source to other federal and provincial government departments and agencies, to industry and to the public, regarding the development, operations and statistics related to commodity pipelines.

Commodity Pipelines

There are many types of commodity pipelines. Generally speaking, they are pipelines for the transportation of commercial solid, liquid and/or gaseous commodities, other than for the transmission solely of "oil" or "gas" (as defined by the *National Energy Board Act*). They can range from short, small diameter, pipelines across the Canada/U.S. border to large billion dollar-plus complex systems to move millions of tons of materials.

A pipeline designed to transport solid material is usually referred to as a "slurry" pipeline. For instance, finely ground coal mixed with water forms a slurry which can be pumped over long distances. This type of commodity pipeline is more than just a pipeline; it includes all those plants and facilities necessary to permit the transmission of commodities through the pipe. Such plants and facilities could be large and complex as they may be required, for instance, to alter the physical and/or chemical characteristics of the commodity from those acceptable for railway transportation. Solids and liquids may have to be mixed for transportation and separated afterwards. Sizeable environmental protection facilities may be necessary to clean up water effluents, as well.

Commodity pipelines also transport what some may view as being exotic materials such as anhydrous ammonia, methanol or liquid carbon dioxide. These types of gases or liquids require special treatment compared to the conventional oil or gas pipelines. Different types of liquids can be pipelined in batches with each other. As well, liquids and gases can be moved together through these types of pipelines.

Pipelines for the transmission of relatively common materials such as potable water, steam, and waste products also fall into the category of commodity pipelines.

Commodity pipelines employ well-known technological principles. Nevertheless, the theoretically large number of solids, liquid and gaseous commodity types and mixtures that can be transported and the characteristics of the associated preparation and reconstitution plants, usually renders design, operational and environmental considerations much more complex than with conventional oil or natural gas systems. As well, for most commodity pipelines to be economical, large long-term and secure traffic volumes to be transported

over long distances are essential, unless special circumstances prevail. These characteristics, the need to commit huge capital investments in a commodity pipeline plant, and the potential competition posed by commodity pipelines for capturing traditional and developing bulk railway freight traffic, present a difficult and unique regulatory regime of wide scope.

Long-distance commodity pipelines are already operating in other countries where they have proven to be technically and economically feasible. Commodity pipeline technology in Canada is currently limited to short-distance applications, mostly between mining or primary manufacturing plants. Indications are, however, that a significant role will be played by long-distance commodity pipelines in Canada. Major developments have been forecast for the next 10 to 15 years.

Slurry Pipelines

Since the early 1900's, many short-distance slurry pipelines have operated in association with the local transfer of minerals and waste products at mining sites. The technological feasibility of commercial application of the concept over long distances (e.g. over 80 km) has been given serious consideration by industry and governments since the 1950's.

Emphasis in the 1960's and early 1970's, centered on the technical and economic feasibility of pipelining coal, iron ore, sulphur, potash, metallic concentrates, wood chips and other resource materials in water-based slurries. During the mid-to-late 1970's, greater concern was given to the possibility of employing non-aqueous carrier fluids, such as crude oil and including methanol and liquid carbon dioxide for obvious economic reasons.

Experience has shown that, for a specific slurry pipeline to be feasible as a mode of transport, the solid commodity throughput volume must be in the order of five to 10 million tons or greater, brought "on-stream" quickly, and secured by long-term contracts. Experience also has shown that the carrier liquid (whether water or other fluid) must be available in sufficient and compatible supply for the life of the pipeline. For these and other more specific reasons, a very stringent set of special circumstances must be present to permit large-scale commercial application.

The correct combination of these circumstances have been found at a variety of locations around the world - mainly in association with the production and marketing of coal and iron ore concentrates. Through the construction and successful operation of long-distance slurry pipelines in these circumstances, the technology has been proven and the long-term economic advantages of pipelining commodities has been demonstrated. Most of the existing slurry pipelines have been constructed between points where there were no other existing transportation facilities. In recent years, however, the economic attractiveness of new long-distance slurry pipelines, compared to existing railway operations, has improved. Indeed, such systems potentially pose a competitive alternative to traditional methods of bulk resource transportation and, from a national transportation policy point of view, that competition would be healthy.

Although there are no long-distance slurry systems in Canada, many potential projects have been studied by industry and government. In the past, serious efforts have been made on pipeline projects to move: thermal coal from Alberta and British Columbia to Thunder Bay for trans-shipment to other Ontario points, and metallurgical coal to Vancouver for the Japanese markets; sulphur from Alberta to Pacific Coast ports for export; potash from Saskatchewan to the United States; iron ore from the Labrador Trough area to St. Lawrence ports; and numerous other resources in a variety of locations from coast to coast. More recently, effort has turned to evaluating the potential of slurry pipelines to move newly forecasted tonnages of thermal coals from Alberta and British Columbia to Pacific Coast ports for overseas markets, and methanol, as well as water, has been considered for the carrier liquid in these projects. These latter types of slurry pipelines currently present the greatest promise of materializing in the near future in Canada.

Other Commodity Pipelines

Commodity pipelines that could fall under CPTC jurisdiction are not just restricted to the slurry or solid-liquid mixture variety. Pipelines to transport any liquid that is neither oil nor gas can also be regulated by the Commission. An example is the past proposed Alberta Ammonia Ltd. pipeline to transport anhydrous ammonia from Alberta to the United States, which involved the formulation of CPTC Order 1974-P-1 (information required of an applicant for a certificate of public convenience and necessity). Although these types of "single phase" commodity pipelines have not been considered in the past to be the most prominent systems under CPTC jurisdiction, recent developments in the petrochemical industry indicate that such systems may be numerous in the future.

CPTC Past Involvement

The Commission initiated and funded part of a national research and development effort on the technological aspects of commodity pipelines. CTC staff have also studied the economics of a large number of potential commodity pipelines over the years and have monitored developments in Canada and abroad. In particular, the CPTC has attempted to maintain itself in a state of readiness to deal quickly with certificate applications by being aware of technological and economic implications, and by holding discussions with numerous Canadian and U.S. commodity pipeline proponents on all aspects of the development. Preliminary information schedules have been prepared to assist applicants for a certificate of public convenience and necessity. In this regard, the CTC and CPTC have restricted their effort to subject matter and at a level of detail commensurate with priorities based on the potential for particular systems to be constructed. Prior to 1982, priorities and potential have not warranted the establishment of a permanent CPTC staff organization.

CPTC Current Activities

This year has been significant to the Commodity Pipeline Transport Committee for a number of reasons. The first application for a certificate of public convenience and necessity was received and processed. This involved the certification, following a public hearing, of eight process lines and one high pressure superheated steam line owned by Fraser Inc. of Edmundston, N.B. It was also the first year that full-time staff was assigned to the CPTC with a formal work program.

The thrust of the work program was in four areas: a) development of a staffing plan, so as to expedite future major long-distance pipeline applications; b) improvement of public understanding and awareness of commodity pipeline regulation; c) preparation of a committee handbook on all aspects of CPTC jurisdiction and d) assessment of existing and potential commodity pipeline activity and regulatory requirements.

Regulatory activity centered on processing the aforementioned Fraser Inc. application and in planning for the certification of several other similar short-distance pipelines that are currently operating without the necessary approvals. As well, the CPTC fielded a large number of information requests by industry, federal and provincial government departments and agencies with respect to its jurisdiction and regulatory approaches.

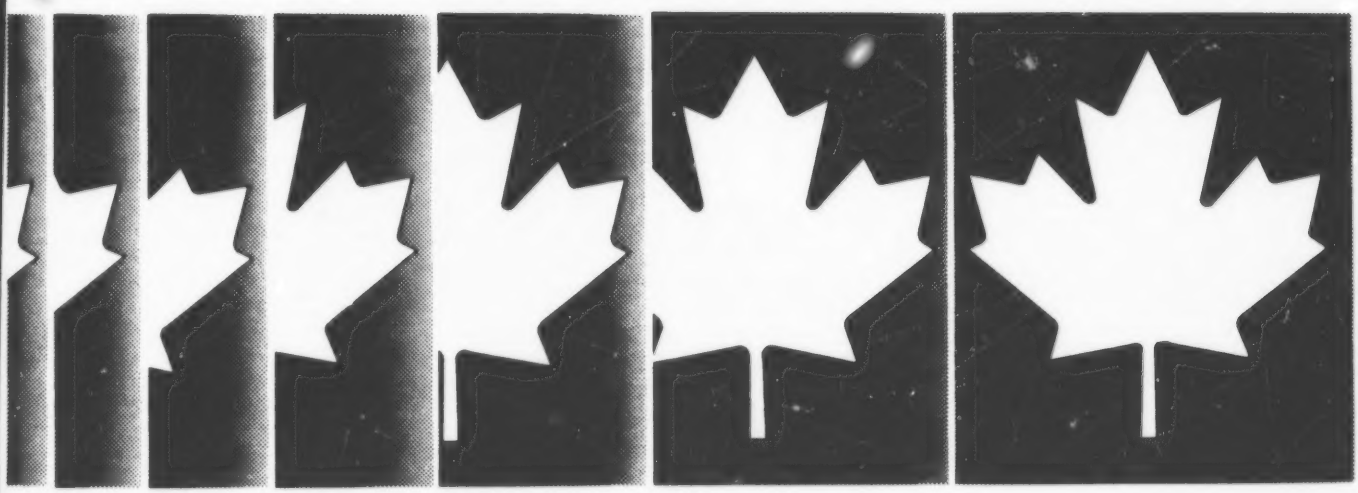
An information pamphlet entitled "Commodity Pipeline Regulation" was prepared and will be distributed in early 1983. It will form not only a means to convey the CPTC role to the public, but will also serve to obtain "feed-back" from interested parties through an associated questionnaire.

The development of a committee handbook has progressed significantly with chapters dealing with legal and staff mandate, technical descriptions and certification criteria completed in draft form. Chapters dealing with rate regulation engineering and accounting standards are under way. This handbook will likely serve as a basis for further consultation with interested parties towards the development of comprehensive regulatory guidelines and information to assist applicants and interveners.

It is expected that two or three applications for short-distance commodity pipelines will be received in 1983. Plans to expedite them are in place.

Review Committee

J.T. Gray, Chairman
M.D. Armstrong
Gérald Drainville
D.H. Jones
Paul Langlois
J.A.D. Magee
Yves Dubé (ad hoc)



Review Committee

Under Section 63 of the *National Transportation Act* the Canadian Transport Commission "may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may rehear any application before deciding it."

Each modal committee may, on its own motion, review its orders or decisions; but when an application is made for a review of a Commission order or decision, or when the Minister of Transport on appeal from a decision or order directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee.

The committee is usually comprised of the other committee chairmen with the Commission Vice-President as Chairman. However, a committee member will refrain from sitting in review of a decision or order in which he/she had earlier participated.

Review Process

Unless a public hearing has been ruled necessary, the committee considers only written pleadings in respect of applications for review. Submission of an application to the committee must be made within 30 days of receipt of the order or decision on which a review is sought. Copies must be served on all parties to the original application and interventions in favour of or against the application must be made within 30 days of receipt. Upon receipt of an intervention, the applicant has 10 days in which to reply. These periods of time may be varied if circumstances warrant it. Only when all pleadings have been completed, will the committee consider the matter.

In the course of its consideration of an application, the committee first determines if the order or decision is reviewable. This occurs when new and relevant facts have arisen which could have had a bearing on the modal committee's findings in issuing its order or decision. The committee will also review an order or decision if it is shown that a modal committee erred in its application of the law, or in respect of the facts, or if it breached the rules of natural justice, or that an important matter of principle is at stake.

Once a prima facie case for review has been acknowledged, the committee may deal with the matter itself or refer it back to the modal committee. In general, the Review Committee will refer a matter back to a modal committee only when new and relevant evidence has been produced.

Applications

During 1982, 87 applications for review were filed with the committee; in addition 22 applications were carried over from the previous year for a total of 109 applications. Of these, 49 were denied, there being no grounds justifying a review; 26 resulted in the matter being declared reviewable; four applicants withdrew their application. Thirty had not been considered by year-end, the pleadings not being complete or the committee still studying the matter. (See Appendix Y)

Of the 26 cases in which a review took place, eight resulted in a modification or rescission of the original order or decision, one application was superseded by Orders-in-Council P.C. 1982-2576 and 2577 in the matter of the STOL service between Montréal, Ottawa and Toronto; and two cases resulted in a re-affirmation of the original decision. At year-end, 13 applications referred to the modal committees to conduct the review had not yet been decided and the Review Committee had not rendered its final decision in two other cases.

The four applications for review still under consideration by the appropriate modal committee at the end of 1981, all resulted in the re-affirmation of the original decision. The matter on which the committee stayed its decision in 1981 pending further action on the part of the modal committee was still under consideration at year-end. Finally the application referred to the modal committee in 1980, for which a decision has not been rendered in 1981, resulted in a re-affirmation of the original decision. (See Appendix Z)

The committee held one public hearing in 1982.
(See Appendix AA)

A party who is dissatisfied with a Commission order or decision may decide to use other avenues of appeal. He may appeal to the Federal Court of Canada, to the Governor in Council, and in some instances to the Minister of Transport.

Appeal to the Minister

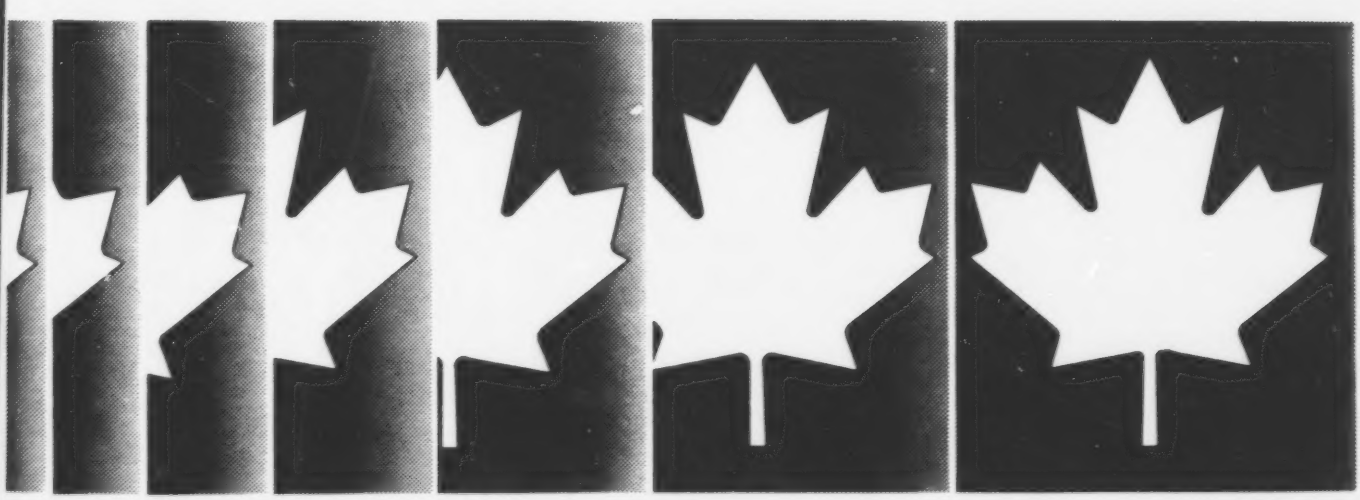
The Minister of Transport delivered 19 judgements during 1982 on appeal from a decision or order of the Commission. Of the 19 appeals, 12 were dismissed, four resulted in a modification of the original decision.

Of the three cases referred back to the Commission for review, one resulted in a modification of the original decision. By year-end, the Commission had not yet disposed of two cases referred to it by the Minister. (See Appendix BB)

Of the two cases referred back to the Commission by the Minister in 1981 and still pending at the end of that year, one resulted in a reaffirmation of the original decision and the other in a modification of the original decision.

Research Branch

Yves Dubé, Vice-President (Research)



Research Branch

The Research Branch provides research support to the Commission and its committees, responds to requests from Transport Canada, and carries out relevant anticipatory studies, all as required under the various provisions of the *National Transportation Act*.

Focus in 1982

During the past year, staff of the branch were involved in a number of areas of concern to the Commission, some of which consisted of the continuation of projects initiated during the previous year. Staff of the branch were active in assisting the Commission's Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped, established in 1980 under the chairmanship of the Vice-President (Research). At the request of the Air Transport Committee, an investigation was undertaken into the development of administrative procedures to facilitate air travel by the disabled whenever the need for an accompanying attendant was required. Work was also done on problems encountered by obese air travellers with regard to their requirement for space greater than that usually available on an economy-aircraft seat. Staff of the branch also participated in interdepartmental meetings dealing with such matters as the development of a federal policy on transportation of disabled persons.

The branch has continued working on a number of research projects into matters of broad concern to both the Commission and Transport Canada. Major research areas included a study of the relationship between airline-pricing policy and financial performance, an examination of the impact of transport subsidies in Canada and a review of their history, an ongoing program directed at developing an understanding of the economic and commercial factors involved in international shipping, a study of railway capacity through the Rocky Mountains and access to the ports of Vancouver and Thunder Bay, and studies of the relationship between transport and the agricultural sector of the economy.

Other activities included continuing work related to a proposed international convention on multimodal transport, a market survey of air travellers in relation to a review of domestic low-priced air fares, a review of local-service air carriers and air service to remote regions, organization of a national seminar, jointly with Transport Canada, on the UNCTAD Code of Conduct for Liner Conferences relating to international shipping, participation in a number of committees dealing with transport statistics, and support of the Energy Supplies Allocation Board. In addition, the Research Branch provided expert in-house consultants at public hearings relating to such issues as pricing of discount-air fares by domestic air carriers.

It has always been the Commission's policy to make as much of its research work as possible available to the general public. During 1982, the Research Branch made 13 publications widely available, including the proceedings of the seminar on the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) Code of Conduct for Liner Conferences. A new issue of the Transport Review will be forthcoming in 1983. (See Appendix CC)

The branch, which is divided into four sections, is headed by an Executive Director who reports to the Vice-President (Research). Freight Studies Section deals with movements of bulk commodities and agricultural products, primarily by rail and commodity pipelines. Passenger and Aviation Economics Section specializes in airline research projects, international air transport, and passenger transport by other modes. Transport Industries Analysis Section concentrates on marine economics, shipping issues, multimodal transport and trucking. Finally, Economic and Social Research Section undertakes projects requiring professional expertise in economics, statistics and sociology, and acts as a resource group in these areas.

The Research Co-ordination Committee meets periodically to advise on research carried out within the Commission, including the work carried out by the Research Branch. Chaired by the Vice-President (Research), the committee consists of the Vice-President of the Commission and the chairmen of the five modal committees.

Air Transport

In 1981, the Research Branch, in co-operation with the Air Transport Committee, initiated a comprehensive study of pricing policy and its relationship to the financial performance of the major air carriers. This study was motivated by continuing increases in the costs of inputs used by the Canadian airline industry and consequent requests by airlines for revisions in their tariffs. During 1982, work was completed or well underway on the four major components of the study: (a) methodology to determine the cost of capital; (b) the effects of inflation on carrier earnings and assets, and a consideration of current value accounting; (c) the anticipated overall capacity requirements to meet the expected demand for services and (d) the impact of the price elasticity of demand on proposed fare increases. Integration of these components will provide a framework which can be used to evaluate proposed increases in air carrier prices.

In addition, the branch pursued its earlier investigations with respect to low-priced domestic air fares. A market survey of Canadian air travellers was conducted in August to examine the diversion-stimulation aspects of these fares and to evaluate user responses to specific fences which define these air fares.

As well, the branch made public its three-year review of low-priced air fares, and continued its investigation into the effects of discount fares. The branch also provided assistance on revisions to the reporting requirements of Canadian air carriers, and certain investigations concerning local air services in the Yukon, the Northwest Territories, and northern Québec and Labrador. In addition, at the request of the Minister of Transport, the branch undertook a study of the role of Churchill, Man., in the multimodal transportation needs of the Keewatin district.

The branch was also a member of the interdepartmental group reviewing international air policy. Within this same general area, extensive studies were undertaken into bilateral air negotiations between Canada and the United States, and a number of other countries.

Rail Transport

An important area of research concerned the capacity of the railway system. In co-operation with Transport Canada, the western provinces and the Western Division of the Commission, the branch continued an examination of the Canadian railway-network capacity with particular emphasis on access to the ports of Vancouver and Thunder Bay, with the possibility of extending these studies to consideration of joint track usage in the Fraser River Canyon of British Columbia.

A number of studies concerning the transportation of grain and the impact of transportation on the agricultural sector of the economy were undertaken during the year. The principal concern in these investigations was with attempts to assess the costs of alternate means of transporting grain to delivery points in Western Canada, and from there to export positions.

At the request of the Railway Transport Committee (RTC), the branch completed a review of the techniques of risk analysis as they applied to the movement of hazardous commodities, with a major emphasis placed on railway movements.

At the request of the Commission Vice-President, the Research Branch carried out an in-depth analysis of decisions issued by the RTC over the period 1967-80, similar to the analysis of Air Transport Committee decisions published in 1979. The two major socio-economic regulatory activities of the RTC, namely the rationalization of railway services and residual rate control, were examined. A public report was released in 1982.

The problem of the appropriate methodology for calculating the cost of capital for the railways was under continuing consideration by a technical committee chaired by RTC staff with the assistance of staff of the Research Branch, and including representatives of interested parties. Research Branch staff also provided advice on a variety of applications of the existing cost of capital methodology. Other assistance to the RTC addressed the proposed sale of Conrail assets

in southwestern Ontario, consideration of possible definitions of geographical cost centres, and various industry studies.

Water and Multimodal Transport

In the area of maritime economics, the branch undertook research into liner shipping and the development of a framework for analyzing shipping in Canadian trades, including pricing practices and other supply considerations. A freight-rate index for the liner trades, using a revised methodology, has been issued and will be updated on a continuing basis, taking into account the various freight-cost components. Other aspects studied include the relationship of the origin, mode of transport used, and destination of general cargo exports to the Canadian ports through which they move.

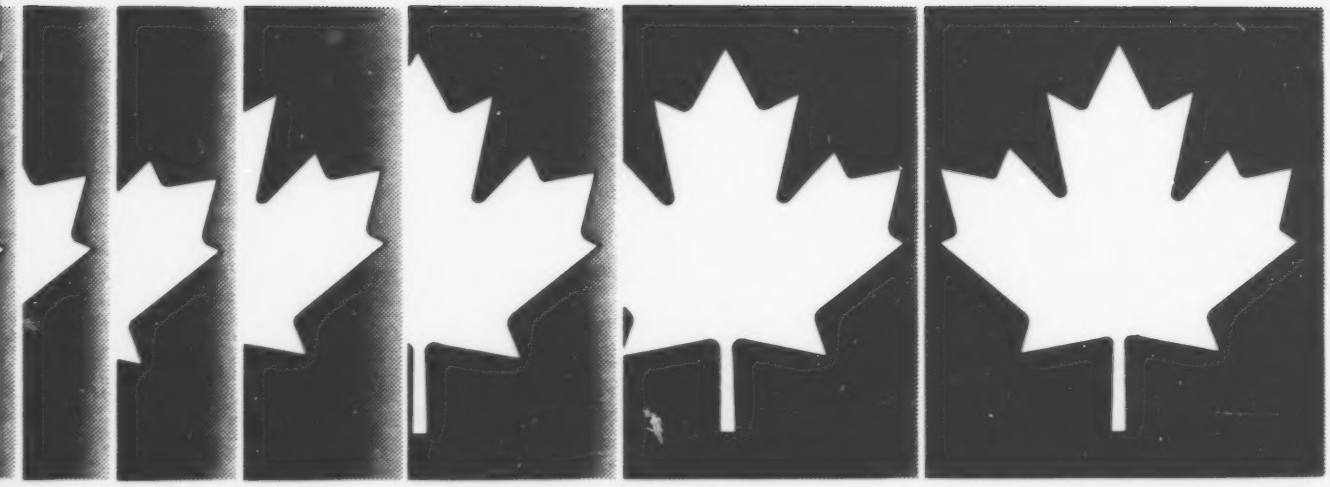
As regards international aspects, a seminar was held in Montréal in May 1982 to discuss the implications of the UNCTAD Code of Conduct for Liner Conferences. This meeting was co-sponsored by the branch and by the Marine Administration of Transport Canada, and addressed the various options available to Canada. Other studies examined the extent to which multi-modal transport was being used in Canada's foreign trade, and related matters.

Highway Transport

Studies of the trucking industry in the Atlantic provinces were completed and published during the year. Work was also completed on a study concerning the extent of dominance of the Canadian trucking industry by large carriers. A study was begun of for-hire trucking across the Canada-U.S. border.

The branch also provided assistance to the Motor Vehicle Transport Committee in the matter of tariffs for CN's Roadcruiser bus service in Newfoundland and embarked on a study of the financial position and operations of Roadcruiser bus service.

Traffic and Tariffs Branch



Traffic and Tariffs Branch

The branch reporting to the Vice-President, Research, has two divisions: Tariffs and Subsidies Control, and Traffic and Tariff Studies. It provides advice and assistance to modal committees on traffic, tolls, and tariffs of railways, motor carriers, water carriers and international bridge and tunnel companies subject to federal regulation. It also maintains and monitors their tariffs and administers subsidy programs authorized by the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act*.

The Traffic and Tariffs Branch contributed technical advice to, and participated with, Transport Canada in ongoing studies on policy initiatives related to domestic and international freight rate problems. Advice was also provided to Transport Canada on technical matters related to the implementation of the guidelines on price restraints (the "6 and 5" program).

The branch has monitored and provided analysis of the impact of U.S. deregulation on international (Canada-U.S.) rail freight traffic, on Canadian shippers, shipper associations and carriers in order to be in a position to give advice. The branch has also succeeded in initiating and improving liaison with Senior Traffic and Rate Officers of the Interstate Commerce Commission in order to better assist in the reconciliation of differences between the regulatory systems as they relate to rail traffic between Canada and the United States. In the second half of the year there was a heavy involvement in the work on statutory freight rates on grain, following the release of the "Gilson" report. The branch served on the "Task Force on Rates" and considerable support was provided by the staff of the Traffic and Tariff Studies Division.

The branch assisted in the negotiation of a reciprocal pension agreement on behalf of the RTC, culminating in final agreement between CP Rail and the Federal Government. A review of the existing branch records and files was initiated to up-date active files, and to examine the feasibility of microfilm storage for dormant files and records.

Tariffs and Subsidies Control Division

Tariffs Control Section

This section ensures that all tariffs and tolls issued by federally regulated railways, railway express companies, water carriers, motor vehicle undertakings and international bridge and tunnel companies are compiled, issued, and filed in accordance with the provisions of the *Railway Act*, the *Transport Act*, the *National Transportation Act* and Commission regulations.

Subsidies Control Section

This section administers the Atlantic Region Freight Assistance Program in accordance with the provisions of the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations.

Since 1927, the *Maritime Freight Rates Act* has made it possible for rail carriers in the Atlantic region to receive subsidies for westbound traffic originating in the "select territory" because of reductions in freight rates provided for in the Act. The "select territory" comprises the four Atlantic provinces and the area east of Diamond and Lévis, and south of the St. Lawrence River in Québec.

The *Atlantic Region Freight Assistance Act* (1969), authorizes subsidies to truckers transporting goods to Canadian points west of the "select territory" and special assistance for movements within the same area. Subsidies of the first category are similar to those paid rail carriers on westbound movements under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*.

All subsidy payments are prescribed by the Governor in Council. They include:

- The Atlantic Region Freight Assistance Regulations applying to movements handled by truckers originating in the "select territory" and directed to other points in Canada;

- The Atlantic Region Selective Assistance Regulations pertaining to movements of designated commodities by truckers, railways, and railway express companies from points within the "select territory" to other destinations in Canada;

• The Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations dealing with movements of designated commodities within the "select territory" by truckers, railways, railway express companies, and water carriers.

The division also verifies subsidy claims submitted by railway companies on export grain and flour transportation under Section 272 of the *Railway Act*.

Traffic and Tariff Studies Division

This division conducts programs of investigation and analysis to aid CTC committees and branches in the performance of their statutory responsibilities. The division also responds to requests and enquiries from other federal government departments, provincial and municipal governments, industries, associations, agencies, consumer groups, and individual members of the general public.

The division comprises three specialized sections: Complaints and Applications Studies, Traffic Studies, and Tariff Studies.

The Complaints and Applications Studies Section investigates and analyzes complaints and applications on transportation rates, service and conditions of carriage that could be prejudicial to the public interest, or in some other way in violation of the relevant statutes.

The Traffic Studies Section is responsible for the development, maintenance and use of a comprehensive traffic data base. It also supports other branches and modal committees by conducting, or participating in, major studies relevant to traffic and tariff matters.

The Tariff Studies Section's basic function is to analyze, verify, document and prepare reports on freight and passenger rates for use in industry studies or staff investigations of applications and complaints by the division, and as required by other branches and modal committees.

During 1982, the division investigated a number of applications made to the Railway Transport Committee under Section 23 of the *National Transportation Act*, by:

• Canadian White Bean Industry, concerning demurrage charges on export shipments;

• Columbia Containers Ltd., concerning free time allowances for export grain, relative to demurrage charges;

• Continental Grain Co. (Canada) Ltd., and Arctic Grain Ltd., concerning applicability of demurrage assessments;

• Crown Zellerbach Ltd., concerning freight rates on pulpwood chips from interior British Columbia to Vancouver;

• D.D.O. Enterprises, concerning application of the currency exchange surcharge tariff to U.S.-Canada traffic;

• Sulphur Traffic Committee, concerning CN's withdrawal of routing of sulphur traffic to the U.S. via the Emerson, Man., gateway;

• Summers Transport Ltd., concerning the level of CN rates on the movement of beer within Newfoundland;

• Six separate applicants, concerning the level of rental charges by CP Rail and CN for private sidings.

Applications under other sections of the statutes included:

• Paul Evraire, concerning the level of passenger fares applicable to VIA Rail service;

• A citizens' committee in Cornwall, Ont., concerning the level of tolls charged for use of the Seaway International Bridge;

• City of Windsor, Ont., concerning the level of tolls charged for use of the Ambassador Bridge and the Detroit-Windsor Tunnel.

In response to requests by the Minister of Transport, the division is investigating the level of CN rates applicable to the movement of containers to Newfoundland, and assisting in the investigation of multimodal transportation pricing of import and export traffic.

The division also provided support in the establishment of freight rates on canola products in accordance with Order-in-Council 1976-894, and in the investigation of an application to abandon the Temiscouata Subdivision.

Complaints to the Commission on various matters were investigated, including a number of complaints and applications related to interswitching between railways.

The 11-year rail traffic data base of movements within Canada and between Canada and the United States was accessed to satisfy data requirements for various applications before the Commission, and to satisfy requests for information from Transport Canada, the Canadian Wheat Board, CP Rail, various provincial groups and Canadian and American consulting firms. Nearly all railways in Canada have agreed to participate in an expanded, comprehensive rail data base, and this project is progressing; it is hoped to have a full year of data ready for publication and access early in 1984.

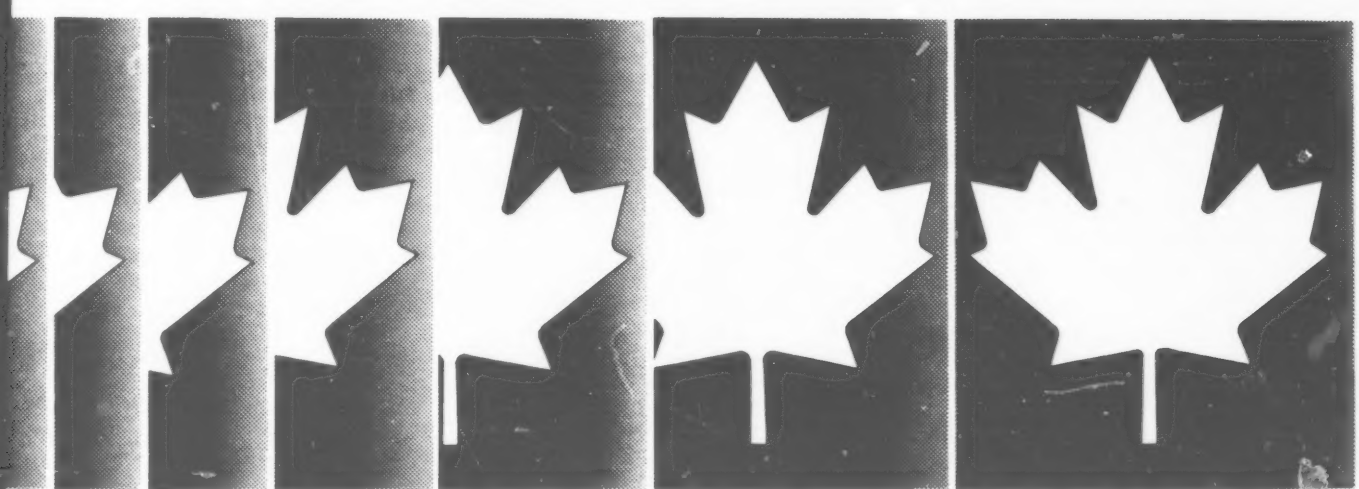
During 1982, the section created, in co-operation with Transport Canada, a sample data base of highway traffic by commodity, based on data generated from the subsidy programs administered by this branch.

The division provided data and support for various interdepartmental studies and projects, most notably the study of recommendations of the Gilson report on statutory railway rates on grain and grain products, and studies related to the Government's "6 and 5" restraint program.

Activity Tariff Control

Year Ending December 31	1981	1982
Total Rail Freight Tariffs Filed	56,085	50,818
Total Rail Express Tariffs Filed	4,664	4,555
Total Rail Passenger Tariffs Filed	689	237
Total Rail Agreed Charges Filed	874	729
Total Agreed Charges in Effect	277	193
Number of Participating Shippers Currently in Effective Agreed Charges	1,539	1,520

Appeals to Federal Court



Appeals Decided in 1982

CNR v. CTC, Fed. Ct. Files 81-A-349 and A-840-81 — Appeal Division

In 1975, CNR acquired an 18 per cent minority interest in the issued shares of Eurocanadian Shipholdings Ltd., a holding and investment company in Bermuda. CNR gave due Notice of that acquisition to the CTC, pursuant to Section 27(1) of the *National Transportation Act*. After receiving various objections to that acquisition, the CTC conducted an investigation following which it decided not to disallow the said acquisition.

In 1980, CNR, without giving notice to the Commission, acquired preferred shares in the said company. It did not notify the Commission of that second acquisition because it did not consider that it was an acquisition of the kind referred to in Section 27(1) of the Act. By a Decision dated Oct. 16, 1981, the Water Transport Committee of the Commission held that this second transaction was one to which Section 27(1) of the Act also applied. CNR applied to the Federal Court of Appeal for Leave to Appeal, and on Dec. 11, 1981, Leave was granted. In the Commission's 1981 Annual Report, this matter was reported as pending at the end of that year.

On April 23, 1982, the Federal Court of Appeal pronounced judgement and dismissed this Appeal. The Court held in part that pursuant to Section 27(1) of the *National Transportation Act*, Notice must not only be given when a carrier acquires an initial interest in the transportation business of another person, but also when it increases that interest. Acquisition of shares, whether common or preferred, is an indirect way of acquiring an interest in the business undertaking of a company and, therefore, Notice must be given when a carrier acquires common or preferred shares of a transportation business.

On June 23, 1982, the Supreme Court of Canada refused CNR Leave to Appeal the Federal Court of Appeal's judgement.

CSP Foods Ltd. et al v. CTC, CNR and CP Limited, Fed. Ct. File A-679-81 — Appeal Division

On Aug. 27, 1981, the Railway Transport Committee issued Order No. R-32581, prescribing new rates for domestic and export movements of rapeseed meal and oil. The shippers of these products obtained Leave of the Federal Court of Appeal on Oct. 14, 1981 to appeal the said Order. This matter was shown in the Commission's 1981 Annual Report as pending at the end of that year.

By judgement dated April 28, 1982, the Court allowed this Appeal. In its reasons, the Court, in considering the relationship between Section 276 of the *Railway Act* (which requires that freight rates be compensatory) and Order-in-Council P.C. 1976-824 of April 13, 1976 (which directs that the said rates be established annually at minimum compensatory levels), concluded that this question was one of determining when the rates are to be established. This, in turn, necessitated the ascertainment of the meaning of the word "annually" in the context in which it is used. The Court then went on to consider the meaning of "annually" and held that in the absence of anything in the Order-in-Council or the statute which would lead to a conclusion that rates should be established during a year commencing on a date other than Jan. 1 in each year, it is the calendar year which should be the year during which rates should be established pursuant to the Order-in-Council. The time at which they should be established in each calendar year was a matter for the Commission to decide, bearing in mind that it should not permit the rates to vary from minimum compensatory levels for periods longer than reasonably necessary to establish changed rates in each year.

On Oct. 14, 1982, the Supreme Court of Canada refused the respondents CNR and CP Limited Leave to Appeal that judgement of the Federal Court of Appeal.

Pacific Helicopters Limited v. CTC, Fed. Ct. File T-4152-82 — Trial Division

Pacific Helicopters Limited gave an unsatisfactory reply to a Show Cause Order in which it was alleged that the company had entered into illegal leasing arrangements, thereby breaching the conditions of its licence and operating in contravention of the Air Carrier Regulations. Consequent upon this, the Air Transport Committee issued an Order on May 17, 1982, whereby the company's licence was suspended for 30 days, effective June 17.

By way of a motion in the Trial Division of the Federal Court, Pacific Helicopters attempted to exercise several avenues of recourse simultaneously: an Interim Injunction to restrain the Air Transport Committee from enforcing its Order until June 26, 1982; an Interlocutory Injunction to restrain the Committee's enforcement of its Order until disposition of a pending application to the CTC Review Committee and the exhaustion of appeals therefrom; a Writ of Prohibition pending application to the Review Committee; a Mandamus directing stay of the Order pending disposition of the matter by the Review Committee and the exhaustion of appeals therefrom.

The judgement was delivered from the bench on June 17, 1982. In its written reasons, the Court rejected the applicant's case for any form of Injunction on the ground that, as the Commission is a tribunal "and not an entity capable of being sued," the appropriate remedy against it was by way of Prohibition, but the Court held that in this case, there was not sufficient justification to issue a Writ of Prohibition.

Allied Auto Parts Ltd. v. CTC and The City of Winnipeg, Fed. Ct. File A-495-82 — Appeal Division

Appeal, pursuant to Leave granted on June 7, 1982, from Order No. R-33625 of the Railway Transport Committee dated March 22, 1982, authorizing the City of Winnipeg to construct a temporary crossing and a permanent subway under CNR and CP Rail tracks crossing King Edward Street in Winnipeg.

On June 25, 1982, the appellant presented a motion to the Federal Court of Appeal for a stay of Order No. R-33625, pending disposition of the above-noted Appeal, but the Court, without hearing the respondents, dismissed this application for lack of jurisdiction. On Sept. 22, 1982, the Supreme Court of Canada similarly dismissed an application made to it by Allied Auto Parts Ltd. for Leave to Appeal the refusal of the Federal Court of Appeal to grant the requested stay.

On Oct. 7, 1982, the Federal Court of Appeal heard the above Appeal of Order No. R-33625 on its merits. The central issue argued was whether or not the Railway Transport Committee had followed the duty of fairness in issuing the subject Order. In a two-to-one Decision, the Court upheld the Committee's Order.

The City of Drumheller and Century Coals Ltd. v. CNR and CP Limited, Fed. Ct. Files 81-A-350 and A-177-82 — Appeal Division

By Order No. WDR-00534 of Oct. 23, 1981, the Railway Transport Committee ordered the abandonment, among other segments, of 14 km of trackage between Rosedale and East Coulee, Alta. The applicants sought Leave to Appeal this Order before the Federal Court of Appeal and the Commission's 1981 Annual Report showed this matter as pending at the end of that year. Leave to Appeal was granted on Feb. 22, 1982.

The appellants filed their Notice of Appeal shortly thereafter. Their principal submission was that the CTC, whose Review Committee had on Dec. 30, 1981 confirmed the original RTC Order, lacked the jurisdiction to grant it. They argued that the agreement between the railways had stipulated not only construction but also operation in perpetuity of the line. That agreement was subsequently confirmed by a *Special Act* of the Parliament of Canada, which the Commission was not empowered to amend or repeal. They pleaded that by virtue of Section 2 of the *Railway Act*, this *Special Act* superseded Sections 253 and 254 of the *Railway Act*.

In a judgement dated Dec. 9, 1982, from which the Chief Justice dissented, the Federal Court upheld the appellants' arguments. It stated that the intent of the *Special Act* which confirmed the railways' agreement was that the line be operated in perpetuity. The statute had imposed on CNR and CP Rail a statutory bargain, an obligation of perpetual operation of the line as a "quid pro quo" for government guarantee of the CNR bonds needed to build the segment.

The Court held, further, that the *Special Act* and Sections 253 and 254 of the *Railway Act* dealt with the same subject matter and were inconsistent. Therefore, since they could not stand together, the former prevailed. The obligations created under the *Special Act*, finally, were statutory, rather than merely contractual, and could only be altered by statute. The Court consequently held that the Order had been made without jurisdiction and allowed the Appeal.

Okanagan Helicopters Ltd., Wescan Resource Equipment Ltd. and The Resource Service Group Ltd. v. CTC and Sealand Helicopters Ltd., Fed. Ct. File A-1056-82 — Appeal Division

By Order dated Oct. 7, 1982, the Air Transport Committee required the parties involved in a change of control of Okanagan Helicopters Ltd. to give Notice of the change of control in accordance with the provisions of Sections 21 and 22 of the Air Carrier Regulations.

Okanagan Helicopters sought and obtained on Nov. 2, 1982, Leave to Appeal the above Order on the following question:

"Did the Canadian Transport Commission err in law or jurisdiction in holding that the control of the applicant Okanagan Helicopters was changed pursuant to Section 22 of the Air Carrier Regulations?"

The Appeal was heard in Toronto on Dec. 1, 1982. Judgement was rendered at Ottawa on Dec. 24, 1982. The Appeal was dismissed. The Court held that the meaning to be ascribed to the word "control" is a question of law, but that within the meaning of the *Aeronautics Act* and the Air Carrier Regulations, it is a question of fact.

The Court further held that the word "control" as found in Section 21 of the Air Carrier Regulations and paragraph 14(1)(1) of the *Aeronautics Act* is to be given a more comprehensive meaning than "legal" or "de jure" control; it includes "effective" or "de facto" control which arises by virtue of a degree of control achieved by the holding of something less than a majority of the voting shares of the company.

Appeals Discontinued in 1982

Aviation Portneuf Ltée v. CTC et al, Fed. Ct. File A-441-81 — Appeal Division

This matter was listed in the Commission's 1981 Annual Report as pending. It was terminated on Jan. 27, 1982 when the company withdrew the application which it had made to the Court pursuant to Section 28 of the *Federal Court Act*.

Wardair v. CTC et al, Fed. Ct. Files A-691-81 and 81-A-341 — Appeal Division

This Appeal, which was reported in the Commission's 1981 Annual Report as pending at the end of December, 1981, was discontinued by the appellant on July 12, 1982.

CP Limited v. CTC, Fed. Ct. File 81-A-345 — Appeal Division

This case was reported in the Commission's 1981 Annual Report as pending at the end of December, 1981. It was withdrawn on July 13, 1982, when the applicant company filed a Notice of Discontinuance with the Federal Court.

Arcnav Marine Limited v. CTC, Fed. Ct. File A-454-80 — Appeal Division

By Decision No. 3-80 of April 10, 1980, the Water Transport Committee denied Arcnav's application for a licence for the transport of goods by water for the year 1980, on the Mackenzie River. The carrier sought Leave of the Federal Court of Appeal to appeal; the Court granted Leave as requested, on June 17, 1980. The Commission's 1981 Annual Report had reported this case as pending.

The case was set down to be heard on Oct. 26, 1982, at Edmonton, but on Oct. 21, the appellant abandoned it by filing a Notice of Discontinuance of Appeal, pursuant to Federal Court Rule 1211.

Air Canada v. CTC, Fed. Ct. File 82-A-303 — Appeal Division

By Decision No. 1981-09 dated Nov. 27, 1981, the Review Committee held that the sale, by an air carrier, of tickets at fares which were suspended, constituted a breach of subsection 112(4) of the Air Carrier Regulations, CRC 1978, c 3, notwithstanding the fact that the sale of the tickets was made "subject to government approval."

On Jan. 14, 1982, Air Canada sought Leave to Appeal in the Federal Court of Appeal, arguing that the Review Committee of the Commission had erred in law in rendering its Decision No. 1981-09. However, the company terminated the proceedings by withdrawing its Appeal on Dec. 6, 1982.

Appeals Pending in 1982

The Municipal District of Acadia No. 34 v. CNR, Fed. Ct. File 82-A-370 — Appeal Division

This is an application for Leave to Appeal a Railway Transport Committee Order (No. WDR-00884 of Sept. 28, 1982) directing CNR to abandon operation of part of its service in the Acadia Valley Subdivision, Alta., on Aug. 31, 1983.

In its motion for Leave, the applicant contends that the Commission (Railway Transport Committee) lacked jurisdiction to entertain the application of the railway which resulted in the above Order, because Section 258 of the *Railway Act* which authorizes the Governor in Council to prohibit by Order certain branch lines from being abandoned, does not give the Governor in Council the necessary authority to revoke a Prohibition Order, once given. (The Acadia Valley Subdivision had been protected from abandonment by such a Prohibition Order until January, 1985, but the Governor in Council subsequently revoked it. — P.C. 1980-2515 of Sept. 18, 1980.)

The above application for Leave was pending at the end of December, 1982.

Ontario Central Airlines Limited and Calm Air International Ltd. v. Ellair Ltd. and CTC, Fed. Ct. Files 81-A-358 and A-224-82 — Appeal Division

This matter was reported in the Commission's 1981 Annual Report; an application for Leave to Appeal was pending at the end of that year. On March 2, 1982, the Federal Court of Appeal granted Leave.

The appellants filed their Notice of Appeal on March 16, 1982. On July 7, 1982, respondent Ellair Ltd. applied for an Order requiring certain officers of the appellants to be cross-examined on their affidavits. This was granted on Sept. 20, with the Court reserving for the Panel which was to hear the Appeal the right to rule on the admissibility and relevance of the cross-examination and of affidavits

which may be filed in reply thereto. A second application by Ellair Ltd. to vary the case was dismissed Sept. 20, 1982. However, at the end of the year, the Appeal itself was still pending.

Nordair Ltée — Nordair Ltd. v. CTC, Fed. Ct. File A-313-82 — Trial and Appeal Divisions

On Jan. 14, 1982, the Air Transport Committee issued an Ex Parte Order directing Nordair to cease and desist from offering its "Limousine Luxury" and "Tilden Convenience" programs of promotional giveaways related to the purchase of tickets on the airline. The Order was based on the Committee's holding that the programs involved devices by which rebates were being given, resulting in transportation at a toll that differed from that named in the company's tariffs in force, and this was being done without the ATC's prior approval. The Order of the Commission was then made an Order of the Federal Court — Trial Division, pursuant to Section 61 of the *National Transportation Act*.

Nordair applied on Jan. 25, 1982 for Leave of the Federal Court of Appeal to appeal the Order. It argued that the Order would have profound implications as to the manner in which the airline industry can promote and publicize its business. Simultaneously, it filed in the Trial Division a Motion for suspension of the Order and stay of execution, pending outcome of the Appeal, alleging that serious and irremediable harm would be done to it if the motion were not granted, as the programs in question were already being sold. On Feb. 2, 1982, the Trial Division denied this motion on the ground that the purpose of a stay is to preserve the "status quo" until the rights of the applicant can be determined and, in this instance, that aim was best served by maintenance of the Order.

On March 19, 1982, the Federal Court of Appeal granted Leave to Appeal on the following questions: a) did the CTC have jurisdiction under Section 10 of the *Aeronautics Act* to issue the Order to cease and desist, and b) did the Commission err in law in ruling that the programs offered were contrary to Section 112(10) of the Air Carrier Regulations?

At the end of the year, this Appeal was pending.

CP Limited v. CTC, Fed. Ct. File 82-A-55 — Appeal Division

By Decision dated May 10, 1982, the Railway Transport Committee disallowed a claim by CP Limited, in its costing of assets for branch line subsidies, to include ownership costs, that is costs of capital and of depreciation, on assets paid by the Government of Canada and acquired by the railways under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program. The committee held that allowing such costs to affect the costing system without subsequent adjustments for subsidy and for such other purposes as the Commission considers appropriate would result in the government being billed under one program for costs it had already paid for under another program.

CP Limited sought and obtained Leave to Appeal the said committee's decision on the grounds that the CTC erred as a matter of law or jurisdiction in its Decision regarding the making of subsidy determinations, that it misdirected itself, was influenced by irrelevant considerations, and misapplied its own Costing Regulations. At the end of the year, this Appeal was pending.

Desvraco Inc. v. CTC, Fed. Ct. File 82-A-354 — Appeal Division

This is an Appeal, pursuant to Leave granted on Dec. 6, 1982, from a Decision of the Motor Vehicle Transport Committee denying certain claims for subsidy made pursuant to the *Atlantic Region Freight Assistance Act* by Desvraco Inc., a certified trucker in the Atlantic Region Freight Assistance Program, on the grounds that the said claims involved movements of goods which were still, during transit, the property of Les Industries Georges Deschênes Ltée, found to be the controller of the trucker Desvraco, and therefore,

deemed not to be eligible movements by virtue of Section 2(2)(h) of the Atlantic Region Special Selective and Provisional Assistance Regulations. The issue in this Appeal is whether the committee erred in its interpretation of the above regulation in finding as it did in considering the intercorporate relationship between Les Industries Georges Deschênes Ltée and Desvraco Inc.

The Appeal was pending at the end of December, 1982.

Transports Spéribel Inc. v. CTC, Fed. Ct. File 82-A-332 — Appeal Division

Appeal, with leave of the Court granted on Dec. 6, 1982, from Ruling No. MV-ARFA-188 of the Motor Vehicle Transport Committee, dated Dec. 18, 1981, as confirmed by Decision No. 1982-03 of the Review Committee, dated May 17, 1982. The said decisions denied certain claims for assistance filed by Transports Spéribel Inc. on the ground that the trucker did not hold from the Québec Transport Commission the required permit to transport the goods for which Spéribel had filed the claims for assistance.

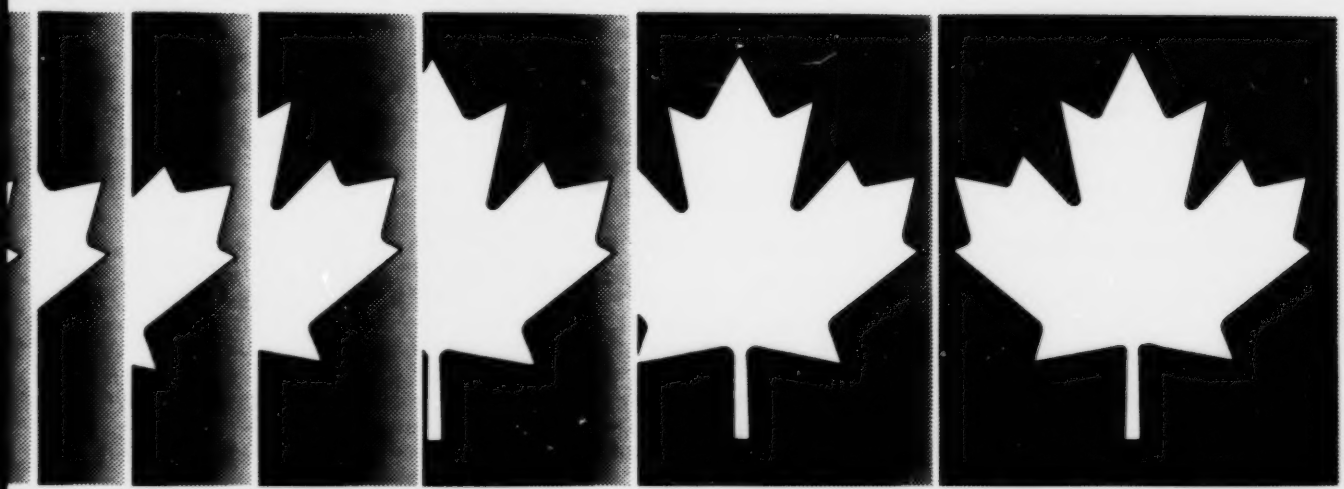
The company holds a certificate issued under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (RSC 1970, c A-18) and the Atlantic Region Freight Assistance Regulations (CRC 1978, c 359), making it eligible to receive, subject to certain conditions, assistance for its trucking operations.

In seeking Leave to Appeal to the Federal Court, Spéribel alleged that it was not for the Commission but rather the provincial authorities to rule on the scope of the transport permit held by a trucker certified under the said Act. It contended, however, that a judgement of the Court of Sessions of the Peace (provincial court of criminal jurisdiction) finding the company not guilty as charged of not holding the required permit for its trucking operations, constituted a sufficient expression of approval by the provincial authorities regarding the scope of the permit. Spéribel therefore concluded that the committees of the Commission had erred in law in ruling that Spéribel's transport permit did not authorize it to carry on the movement of goods for which it was claiming assistance.

This Appeal was pending at the end of December, 1982.

Appendices

Western Division 93
Railway Transport Committee 95
Air Transport Committee 118
Water Transport Committee 121
Motor Vehicle Transport Committee 126
Review Committee 127
Research Branch 138



Appendix A
Western Division

HEARINGS AND DECISIONS, 1982
PRAIRIE BRANCH LINE ABANDONMENT

Carried Forward From 1980

Subdivision

- (CP Rail) Wishart — Decision July 22, 1982. Abandon 26.9 miles from Foam Lake to Wishart, Sask. on Dec. 31, 1982. Appealed to Review Committee and decision upheld Nov. 25, 1982.

Carried Forward From 1981

Subdivision

- (CN) Endiang — Decision Feb. 17, 1982. Abandon 6.6 miles from Endiang to Byemoor, Alta., 90 days from date of Order and abandon 26.9 miles from Endiang Jct. to Endiang Aug. 31, 1983. Appealed to Review Committee. Abandonment Order stayed to June 15, 1982. Abandonment Order amended to take effect Oct. 31, 1983.
- (CP Rail) Kelfield — Decision Dec. 31, 1981. Abandon 9.9 miles from Handel to Kelfield, Sask. on Aug. 31, 1982 and 18.6 miles from Brass to Handel, Sask. on Aug. 31, 1983. Appealed to Review Committee and upheld June 15, 1982. Appealed to Governor in Council and abandonment date was stayed.
- (CN) Dodsland — Decision Dec. 31, 1981. Abandon 46.7 miles from Biggar to Dodsland, Sask. upon construction of a link between the CN Dodsland Subd. and the CP Limited Kerrobert Subd. and the transfer of the protected portion of the CN Dodsland Subd. to CP Limited.
- (CN) Stettler — Decision Oct. 5, 1982. Abandon 88.1 miles from Edberg to Morrin, Alta. on Aug. 31, 1983 and continue operating of 12.3 miles from Ferlow Jct. to Edberg, Alta. and 7.62 miles from Morrin to Dinosaur, Alta. Appealed to Review Committee.
- (CN) Acadia Valley — Decision Sept. 25, 1982. Abandon 23.67 miles between Eyre Jct., Sask. and Acadia Valley, Alta. on Aug. 31, 1983. Appealed to Review Committee and to the Federal Court of Appeal.
- (CN) Oakland — Decision Sept. 30, 1982. Abandon 52.38 miles between Delta Jct. and Amaranth on Aug. 31, 1984. Appealed to Review Committee.

1982

Subdivision

- (CN) Ste. Rose — Decision Feb. 11, 1982. Abandon 25.4 miles from Ste. Rose to Rorketon, Man. 45 days from date of Order.
- (CP Rail) Inwood — Decision March 16, 1982. Abandon 8.89 miles from Fisher Branch to Hodgson, Man. 45 days from the date of the Order.
- (CP Rail) Amulet — Decision June 29, 1982. Abandon 7.2 miles from Crane Valley to Cardross, Sask. 30 days from the date of the Order.
- (CP Rail) Furness — Decision Oct. 7, 1982. Abandon 19.5 miles between Epping, Sask. and Paradise Valley, Alta. on Aug. 31, 1985.
- (CP Rail) Lacombe — Decision Nov. 15, 1982. Abandon 13.78 miles (Cordel Spur) from Halkirk to Cordel, Alta., on Dec. 15, 1982.
- (CP Rail) Colony — Bench Decision Nov. 24, 1982. Abandonment application denied. Railway ordered to continue operation of 24.6 miles from Rockglen to Killdeer, Sask.
- (CN) Sheerness — Decision Dec. 22, 1982. Abandon 33.8 miles from Sheerness to Cessford, Alta. 30 days from the date of the Order.
- (CN) Cudworth — Decision Dec. 23, 1982. Abandon 16.89 miles from St. Louis, Sask., to mileage 103.25 Cudworth Subd. 30 days from the date of the Order.
- (CN) Pennant — Decision Dec. 24, 1982. Abandon from Hazlet to Verlo, Sask., a distance of 5.71 miles, on Aug. 31, 1984.

Decisions Pending

Subdivision	
• (CN) Central Butte	Heard Oct. 5, 1982 Moose Jaw Jct. to Mawer, Sask., a distance of 45.63 miles.
• (CN) Avonlea	Heard Oct. 6, 1982 Parry to Avonlea, Sask., a distance of 21.64 miles.
• (CN) Rhein	Heard Oct. 13, 1982 Ross Jct. to Hamton, Sask., a distance of 13 miles.
• (CN) Winnipegosis	Heard Oct. 19, 1982 Sifton Jct. to Winnipegosis, Man., a distance of 20.79 miles.
• (CN) Inwood	Heard Oct. 21, 1982 Grosse Isle to Fisher Branch, Man., a distance of 71.50 miles.
• (CN) Bodo	Heard Nov. 16, 1982 Cactus Lake, Sask. to Bodo, Alta., a distance of 11.20 miles.
• (CN) Preeceville	Heard Nov. 18, 1982 Preeceville to Kelvington, Sask., a distance of 40.85 miles.
• (CP Rail) Fife Lake	Heard Nov. 24, 1982 Coronach to Big Beaver, Sask., a distance of 17.70 miles.

Appendix B
Western Division

BRANCH LINE HEARINGS, 1983

Subdivision	
• (CN) Chelan	Reserve to Weekes, Sask., a distance of 12.87 miles. A continuation of the Oct. 14, 1982 hearing.
• (CN) Erwood	Baden, Man. to Hudson Bay, Sask., a distance of 49.15 miles. A continuation of the Sept. 16, 1982 hearing.

Appendix C
Railway Transport Committee

DECISIONS ISSUED, 1982

Date Rendered		Disposition
Jan. 20	Application by CN to abandon a portion of the Mount Royal Subd. from Montréal (mile 0.0) to the Town of Mount Royal (mile 4.32) and from Val Royal (mile 7.2) to Cartierville (mile 8.03), Qué.	Dismissed
Jan. 25	In the matter of Clauses 6 and 7 of RTC Order No. R-28150 dated Dec. 29, 1978, of an application by VIA Rail to discontinue the passenger service operating between Chambord and Dolbeau Qué.; of Order Nos. R-32895, dated Oct. 20, 1981, and R-31300, dated Aug. 14, 1980, both as amended by Order No. R-32961 dated Nov. 12, 1981. Decision and Order No. R-33216	Discontinue passenger service between Chambord and Dolbeau; no objection to the discontinuance of connecting bus service between Chambord and Dolbeau; arrange for a convenient connection between Montréal-Chicoutimi and Chambord-Dolbeau
Feb. 3	In the matter of Order No. R-28247 dated Jan. 25, 1979 which ordered CN to install automatic protection at mileage 60.0 Guelph Subd. in Kitchener, Ont., and the apportionment of costs of installation and maintenance of the said automatic protection. Decision and Order No. R-33288	Costs equally shared by CN and the Bingeman family
Feb. 5	Application by CP Limited, pursuant to Section 216 of the *Railway Act*, Chapter 2, R.S.C., 1970, for an Order granting leave to open for the carriage of traffic a portion of railway known as the Powell Sidings, and a motion for costs presented by the Respondents.	Rehearing of motion denied/ Refer to Order No. R-25112 dated July 7, 1977
Feb. 19	Application by Quebec North Shore and Labrador Railway, pursuant to Sections 260 and 261 of the *Railway Act*, to declare certain of its trains operating between Sept-Iles and Schefferville, Qué. and between Ross Bay Jct. and Wabush-Labrador City, Nfld., a passenger train service, and Order No. R-31300 dated Aug. 14, 1980. Decision and Order No. R-33383	Granted
March 9	Section 119 and other relevant sections of the *Railway Act*. Application by CP Limited to effect changes and alterations to a portion of the Mountain Subd., B.C. between mile 68.10 and mile 88.91, including the construction of tunnels of approximately 1.0 and 9.0 miles in length.	Granted
March 19	Section 260 of the *Railway Act*. Application by CN to discontinue its passenger train service, trains No. 9 and 10 between Jasper, Alta. and Prince Rupert, B.C., in the matter of Order No. R-24508 dated March 21, 1977, of a Report by Commissioner H.H. Griffin to the Railway Transport Committee dated Sept. 3, 1976 and of a reconsideration of the application to discontinue the service pursuant to the provisions of subsection 260(8) of the *Railway Act*.	Continue passenger-train service

Date Rendered		Disposition
March 19	*Railway Act*, R.S.C., 1970, c. R-2 and Section 53 of the *National Transportation Act*, R.S.C., 1970, c. N-17. In the matter of Clause 1 of Order No. R-31930 dated Feb. 26, 1981, wherein the Railway Transport Committee ordered CP Limited to install and maintain flashing light signals and bell at mileage 88.84 Temiscamingue Subd., in St-Édouard-de-Fabre, Qué. Report and Order No. R-33646	Extension of time for installation granted
March 19	Section 23 of the *National Transportation Act*, R.S.C., 1970, c. N-17 and Section 277 of the *Railway Act*, R.S.C., 1970, c. R-2. Application by Summers Transport Ltd. with respect to tolls contained in CN Special Local and Competitive Tariff No. 1051-A, CTC (ET) 2922.	Denied
March 23	Application by CN, pursuant to Section 253 of the *Railway Act*, for authority to abandon the operation of a portion of the Marmora Subd. from a point near Marmora (mile 61.30) to Lake St. Peter (mile 140.37) Ont. Report and Order No. R-33626	Granted
March 31	Application by CN, pursuant to Section 253 of the *Railway Act*, for authority to abandon the operation of the Albert Subd. from Salisbury (mile 0.00) to Hillsboro (mile 24.36) N.B.	Granted (mile 2.85 to mile 24.36)
April 13	Application by CN for authority to abandon the operation of the Forest Subd. from a point near Lucan (mile 15.50) to a point near Sarnia Jct. (mile 67.38) Ont. Decision and Order No. R-33718	Granted in part
April 20	Application by Abitibi Paper Co. Ltd. et al dated July 14, 1977, pursuant to Section 23 of the *National Transportation Act*, for leave to appeal the acts, omissions and/or rates of CN and CP Limited.	Granted
April 22	Application by the Corporation of the District of Burnaby to review Order No. R-31365 WD, dated Sept. 16, 1980, and the Review Committee Decision dated Dec. 30, 1980. Decision and Order No. R-33782	Dismissed
May 7	Application by CN, pursuant to Section 253 of the *Railway Act*, for authority to abandon the operation of a portion of the Talbot Subd. from a point near St. Thomas (mile 16.92) to Port Stanley (mile 23.54) Ont. Decision and Order No. R-33826	Granted
July 9	Application by CP Limited for authority to abandon its operation over the line of railway in False Creek area of Vancouver, B.C. Bench Decision	Granted

Date Rendered		Disposition
July 28	In the matter of the railway's claim for ownership costs on assets provided by the Government of Canada under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program.	Allowance to record the rehabilitation assets in the normal costing manner consistent with the "total cost concept"
July 29	Section 23 of the *National Transportation Act*. Application by the Canadian White Bean Industry for relief from all alleged prejudicial features contained in the Canadian Car Demurrage Bureau Special Arrangements Tariff of Rules and Changes, as they apply to the assessment of demurrage charges on white beans shipped by rail to Eastern Canadian ports for export; and from specific demurrage charges of approximately $250,000 by the Canadian Car Demurrage Bureau on the export shipment of white beans through the Port of St. John, N.B.	Application for leave to appeal denied
July 29	Sections 196 and 198 of the *Railway Act*. Application by the City of Oshawa, Ont., for authority to construct a crossing at mileage 0.39, Oshawa Railway Spur, with headblock at mileage 300.22 Kingston Subd., for an Order respecting the installation of protective devices at the new crossing at mileage 0.39 of this Oshawa Railway Spur, for authority to reconstruct and widen the approaches of the existing crossing at mileage 0.36 of this Oshawa Railway Spur, and for an Order respecting the relocation of the protective devices for the crossing at mileage 0.36 of this Oshawa Railway Spur, and CN's subsequent opposition and request for a public hearing.	Public hearing denied
Aug. 17	Section 281 of the *Railway Act*, R.S.C., 1970, c. R-2. Application by Mr. Paul J. Evraire with respect to VIA Rail Special Local and Joint Passenger Tariff 1, C.T.C. 1, effective April 12, 1979, as that applies for travel between Locust Hill and Toronto, Ont. Decision and Order No. R-34217	Dismissed
Aug. 27	Application by VIA Rail, dated Feb. 19, 1982, for approval of a change in the days of operation of Winnipeg-Capreol trains Nos. 7 and 8 during the period of April 25 to Oct. 25, 1982, the Railway Transport Committee's Telex Decision of March 24, 1982 approving VIA's proposed days of operation of Trains Nos. 7 and 8 and requiring the Applicant to operate Winnipeg-Farlane trains Nos. 148 and 149, the "Campers Special", for six additional weekends during 1982 and VIA's application of April 16, 1982 to the Review Committee for an Order varying the said telex Decision by rescinding and deleting that part of the telex ordering VIA Rail to operate six additional trips of Trains 148 and 149 between Winnipeg, Man., and Farlane, Ont. Decision and Order No. R-34260	Portion referred to in the March 24th telex Decision deleted

Date Rendered		Disposition
Sept. 3	Section 260 of the *Railway Act*. Application by CN to discontinue its passenger train service between Toronto-North Bay-Kapuskasing, Ont., presently comprising Trains Nos. 120, 121, 122, 123, 124, 128 and 129, in the matter of Order No. R-25382 dated Sept. 7, 1977 and of a reconsideration of the application to discontinue the service pursuant to the provisions of subsection 260(8) of the *Railway Act*. Decision and Order No. R-34315	Continue passenger-train service
Sept. 8	In the matter of the schedules of the passenger train service comprised of Trains Nos. 601-606, 603-602, 605-616 and 615-604, operated daily between Sydney and Halifax, N.S., by VIA Rail and CN. Interim Report and Order No. R-34351	VIA Rail and CN to comply with operative part of this order
Oct. 1	In the matter of Order No. R-30536 dated March 7, 1980 and the application by VIA Rail, dated Feb. 12, 1982, to lengthen the schedule of Trains 132 and 133 operating between Montréal and Chicoutimi, Qué., by ten minutes to accommodate certain additional stops on the segment between Rivière-à-Pierre and Chambord, and a submission by the Comité de conservation du train Québec-Chambord, dated Feb. 23, 1982, requesting that Trains 132 and 133 make certain additional stops and operate at certain times over the Rivière-à-Pierre-Chambord segment. Decision and Order No. R-34447	Granted, although experimental in nature
Oct. 7	Section 321 of the *Railway Act*, R.S.C., 1970. c. R-2. Application by the Cornwall Bridge Toll Committee with respect to tolls contained in Seaway International Bridge Corporation Tariff C.T.C. No. 3, effective June 1, 1981	Seaway authority ordered to comply to Sections 291, 292 or 293 of the *Railway Act*
Oct. 15	Application by CN for authority to abandon the operation of a portion of the Cowichan Subd. from a point near Deerholme (mile 57.90) to Youbou (mile 81.90) and the operation of a portion of the Tidewater Subd. from Deerholme (mile 0.00) to a point near Cowichan Bay (mile 6.12), B.C. Decision and Order No. R-34493	Continue train operations
Oct. 27	Application by CP Limited for authority to abandon the operation of that portion of the Little Current Subd. from Turner (mile 38.0) to Little Current (mile 38.8) Ont., wherein also requests the rescission of Board of Transport Commissioners for Canada Order No. 66717 dated Nov. 27, 1945. Decision and Order No. R-34542	Granted/Order rescinded

Appendix D
Railway Transport Committee

ORDERS AND DECISIONS, 1982
REMOVAL OF OTHER TRACKAGE

Order Number	Date	Type of Order
R-33281	Feb. 2	Orders the abandonment of a portion of track at mile 50.20 Lanigan Subd., Strasbourg, Sask. CP Rail.
R-33480	March 10	Orders the abandonment of an industrial lead at mile 3.32 Strathcona Industrial Lead (formerly "2" line) off mile 4.46 Camrose Subd., Edmonton, Alta., CN.
R-33491	March 10	Orders the abandonment of industrial lead opposite mile 0.70 Edson Subd., Edmonton, Alta., CN.
R-33571	March 19	Orders the abandonment of the Stobie Spur from mile 0.0 to mile 0.25, Sudbury, Ont., CP Rail.
R-33612	March 22	Orders the abandonment of siding off mile 64.40 Windsor Subd., Chatham, Ont., CP Rail.
R-33785	April 26	Authorizes the abandonment of spur off mile 46.44 Okanagan Subd., Vernon, B.C., CP Rail.
R-33837	May 12	Approves the abandonment of the Fonehill Spur (formerly Tonkin Subdivision) from mile 72.65 to mile 73.28, Yorkton, Sask., CN.
R-33865	May 20	Approves the abandonment of the Beach Spur between mile 0.76 and mile 6.87 (off the Oakville Subd.) between Hamilton and Burlington, Ont., CN.
R-33869	May 25	Approves the abandonment of spur track off mile 93.5 Indian Head Subd., Regina, Sask., CP Rail.
R-33905	May 27	Approves the abandonment of Industrial Lead at mile 0.17 Edson Subd., Edmonton, Alta., CN.
R-33910	May 27	Approves the abandonment of spur at mile 0.01 Camrose Subd., Edmonton, Alta., CN.
R-33940	June 1	Authorizes the abandonment of CP Rail's spur off mile 0.64 St. Thomas Subd., at Woodstock, Ont.
R-34018	June 22	Approves the abandonment of CN's Grantham Spur between miles 2.2 and 3.03, St. Catharines, Ont.
R-34037	June 25	Approves the abandonment of CN's Glenavon Extension between miles 2.57 and 2.97, Regina, Sask.
R-34056	July 6	Approves the abandonment of CP Rail's Willroy Spur, Thunder Bay, Ont.
R-34063	July 6	Approves the abandonment of CP Rail's Marysville Spur between mile 0.0 and mile 2.77, Fredericton, N.B.
R-34069	July 8	Approves the abandonment of CP Rail's Industrial track off mile 25.53 Wynyard Subd., Yorkton, Sask.
R-34170	Aug. 4	Approves the abandonment of CP Rail's False Creek Line, Vancouver, B.C.
R-34318	Sept. 2	Approves the abandonment of team track at mile 0.48 Downtown Spur, off mile 58.44 Kentville Subd. at Annapolis Royal, N.S., DAR.
R-34521	Oct. 20	Approves the abandonment of the Carleton Spur, off mile 5.0 Ellwood Subd., Ottawa, Ont., CN-CP Rail.
R-34529	Oct. 21	Approves the abandonment of CP Rail's Lead Track, at Quebec, Que., off mile 0.0 St. Raymond Subd.

Appendix E
Railway Transport Committee

REMOVAL OF OTHER TRACKAGE
APPLICATIONS ON HAND DEC. 31, 1982

Subdivision	Mile	Location	Designation
Nova Scotia			
CN/Dartmouth	12.56	Dartmouth	Team Tracks
Quebec			
CP Rail/Temiscaming	0.00-0.90	Temiscaming	Spur (Riordon)
CN/Montreal	0.00-0.13	Montreal	Spur (Bonaventure)
Ontario			
LE&D/Michigan #2		Chatham	Sidings
CONRAIL/Stamford	1.35-2.45	Welland	Industrial Spur
CN/Kingston	4.47-4.65	Oshawa	Spur
CN/Kingston	0.33-0.85	Cobourg	Cobourg Hrbr. Br. Spur
AC/Michipicoten	12.67	Michipicoten	Spur
CP Rail/Kingston	102.09-102.5, 101.6-101.85	Kingston	Sidings
C&O/No. 1	20.65	Harrow	Industrial Spur
CP Rail/Cartier	1.3-1.54	Sudbury	Spur
Saskatchewan			
CP Rail/Indian Head	93.5	Regina	Yard Track
Alberta			
CN/Red Deer	93.1	Red Deer	CN/CP Rail Interchange
CP Rail/Brooks	5.90	Redcliff	Spur
British Columbia			
CN/Okanagan	Off mi. 119.09 & 119.13	Kelowna	Transfer Tracks (2)

Appendix F
Railway Transport Committee

ORDERS AND DECISIONS, 1982
FOR NON-PRAIRIE BRANCH LINE ABANDONMENT

Subdivision	Between/Mileages	Order No./Date	Disposition
Nova Scotia			
CN/Yarmouth	Liverpool-Yarmouth M.0.92 - M.136.60	R-33856 — May 13	Amendment to R-32347 June 19, 1982
		R-34165 — July 30	Amendment to R-33856 May 13, 1982
New Brunswick			
CN/Albert	Salisbury-Hillsboro M.0.00 - M.24.36	R-33718 — April 13	Abandon M.2.85- M.24.36 on May 28, 1982 M.0.00 - M.2.85 Ordered Continued
Quebec			
CN/Mount Royal	Montreal-Mount Royal M.0.00 - M.4.32	RTC Decision — Jan. 20	Dismissal of Appli- cation
CN/Temiscouata	Riviere du Loup-Fraser Jct. M.3.80 - M.77.00	R-33271 — Jan. 29	Revoked RTC Order No. R-30741, April 18, 1980
Ontario			
CN/Marmora	Marmora-Lake St. Peter M.61.30 - M.140.37	R-33626 — March 23	Abandon April 22, 1982
CN/Forest	Lucan-Sarnia Jct. M.15.50 - M.67.38	R-33718 — April 13	Ordered Continued M.15.00 to M.48.00 Abandon M.48.00 to 67.38 on May 18, 1982
CN/Talbot	St. Thomas-Port Stanley M.16.92 - M.23.54	R-33826 — May 7	Abandon June 10, 1982
CP Rail/Little Current	Turner-Little Current M.38.0 - M.38.8	R-34542 — Oct. 27	Abandon Nov. 26, 1982
British Columbia			
CN/Cowichan- Tidewater	Deerholme-Youbou M.57.90 - M.81.90 Deerholme-Cowichan Bay M.0.50 - M.6.12	R-34493 — Oct. 15	Ordered Continued

Appendix G
Railway Transport Committee

NON-PRAIRIE BRANCH LINE ABANDONMENT APPLICATIONS ON HAND DEC. 31, 1982

Subdivision	Between	Mileage	Status
Newfoundland			
CN/Argentia	Placentia Jct. - Argentia	0.00-20.65	Pending
CN/Bonavista	Caledonia Jct. - Bonavista	0.00-87.89	Pending
Nova Scotia			
CN/Caledonia	Caledonia Jct. - Caledonia	0.00-21.92	Statutory five-year review in 1982 — Decision Pending
CN/Oxford	Pugwash Jct. - Scott Spur (incl. Wallace and Picton Spurs)	16.49-71.43	Heard Oct. 26 & 27, 1982 Decision Pending
CN/Dartmouth	Imperoyal - Upper Musquodoboit	18.50-81.80	Review ordered August 1984
CN/Inverness	Port Hastings - Inverness	0.00-55.64	Review in 1986
CN/Middleton	Bridgewater Jct. - Bridgetown	0.00-66.84	Pending
Prince Edward Island			
CN/Montague	Mount Stewart Jct. - Montague (incl. Georgetown Spur)	0.00-25.61	Heard Nov. 3, 1982 Decision Pending
CN/Murray Harbor	Maple Hill - Murray Harbor (incl. Mount Herbert & Vernon Spurs)	0.00-44.4	Heard Nov. 1/ 1982 Decision Pending
CN/Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct. - Elmira	0.00-9.85	Heard Nov. 5, 1982 Decision Pending
New Brunswick			
CN/Albert	Salisbury - Mile 2.85	0.00-2.85	Statutory five-year Review 1987
CN/Centreville	Valley - Centreville	0.00-27.72	Heard April 1, 1982 Decision Pending
CN/Richibucto	Kent. Jct. - Richibucto	0.00-26.50	Heard Oct. 28, 1982 Decision Pending
CP Rail/Shore Line	Lepreau - St. George	22.5-42.6	Statutory five-year review in 1982 — Decision Pending
Quebec			
CN/Temiscouata	Rivière du Loup - Fraser Jct.	3.80-77.00	Review Hearing — April 26 & 27, 1982 Decision Pending
CP Rail/Ste. Agathe	St. Jerome - Ste. Agathe	13.6-44.4	Heard Sept. 21 & 22, 1982 — Decision Pending
CP Rail/Ste. Agathe	Ste. Agathe - Mont Laurier	44.4-138.2	Heard Sept. 23 & 24, 1982 — Decision Pending

Subdivision	Between	Mileage	Status
CP Rail/St. Gabriel	St. Felix - St. Gabriel	17.8-27.8	Pending
CP Rail/Temiscaming	Gendreau - Laverlochere	47.9-106.5	Statutory five-year
and Ville Marie	Gaboury - Ville Marie	0.0-7.7	review in 1985
CP Rail/Tring (QCR)	Tring Jct. - Courcelles	1.0-32.5	Statutory five-year review in 1984
	Courcelles - Megantic	32.5-57.7	Ordered abandoned Feb. 24, 1984
CP Rail/Waltham	Wyman - Waltham	34.0-77.5	Heard June 15, 1982 Decision Pending
CP Rail/Maniwaki	Laman - Maniwaki	3.0-80.7	Review Ordered Jan. 1984
Ontario			
CN/Beeton	Cheltenham - Beeton	33.90-58.75	Heard Dec. 8, 1982 Decision Pending
CN/Fergus	Fergus - Palmerston	47.0-72.0	Heard Feb. 8-12, 1982 — Decision Pending
CN/Fergus (Fergus Town Spur)	M.0.00 - M.1.14	0.00-1.14	Heard Dec. 7, 1982 Decision Pending
CN/Forest	Lucan - Forest	15.50-48.00	Review ordered April, 1984
CN/Kincardine	Listowel - Kincardine	1.41-57.82	Heard Feb. 8-12, 1982 — Decision Pending
CN/Meaford	Collingwood - Meaford	34.60-52.19	Pending
CN/Owen Sound (Durham Spur)	Whites Jct. - Durham	0.00-25.72	Heard Feb. 8-12, 1982
CN/Penetang	Colwell - Hendrie	2.00-11.60	Under five-year review
CN/Renfrew	Renfrew Jct. - Whitney	43.79-134.05	Heard Dec. 15, 1982 Decision Pending
CN/Southampton (Southampton Spur)	Port-Elgin South-Southampton	0.90-5.00	Heard Feb. 8-12, 1982 — Decision Pending
CN/Uxbridge (Cannington Spur)	Blackwater - Woodville	0.00-12.55	Pending
CP Rail/Carleton Place	Nepean - Carleton Place	9.0-28.1	Pending
CP Rail/Walkerton	Saugeen-Walkerton	0.0-37.3	Heard Feb. 8-12, Decision Pending
British Columbia			
CN/Cowichan (Saanich Spur)	M.0.00 - M.1.37	0.00-1.37	Statutory five-year Review in 1984
CN/Cowichan	Deerholme-Youbou	57.9-81.9	Statutory five-year
and Tidewater	Deerholme - Cowichan Bay	0.00-6.12	Review in 1987
CP Rail/Kaslo	Rosebery - Nakusp	0.00-12.55	Statutory five-year Review in 1985.

Appendix H
Railway Transport Committee

ORDERS AND DECISIONS, 1982

SECTION 260(8) (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
Canadian National				
Montreal-Gaspé, Québec-Moncton	29/12/70	28/06/79	R-28954	Replace conventional equipment with RDC on Matapedia-Gaspé segment.
Montreal-Halifax/Sydney	29/12/70	June/79	Final Plan	Montreal-Campbellton reduced to once daily; daily daytime service between Montreal and Mont Joli and between Campbellton and Moncton.
Sydney-Truro-Halifax	29/12/70	June/79	Final Plan	Continued service. Restructured use of RDC.
Toronto-Kingston	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
Montréal-Chicoutimi	27/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Order-in-Council varied Order R-31300 and reduced frequency to tri-weekly.
Chambord-Dolbeau	20/11/72	25/01/82	R-33216	Discontinued service effective March 8, 1982.
Montréal-Senneterre-Cochrane	27/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Order-in-Council varied Order R-31300 and reduced frequency to tri-weekly.
Montréal-Sherbrooke	03/05/71	28/06/79	R-28952	Order-in-Council PC 1982-1705 of June 3, 1982 discontinued service effective Sept. 7, 1982.
Senneterre-Val d'Or	27/10/69	12/11/81	R-32961	Reduced frequency to three days per week.
Ottawa-Belleville	03/05/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
*Toronto-Stratford	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
Winnipeg-Regina-Prince Albert	03/05/71	06/08/81	PC-1981-2171	Varied Order R-29855 WD discontinuing the Saskatoon-Prince Albert segment and retained Regina-Saskatoon segment as part of new Winnipeg-Regina-Saskatoon service.
St. John's-Argentia St. John's-Carbonear Clarenville-Bonavista	CN submitted applications dated Feb. 18, 1982 for discontinuance of these services.			
*Hearst-Nakina	03/05/71	22/12/82	R-34751	Continued service.
Wabowden-Gillam-Churchill	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	Continued service.
*Sioux Lookout-Thunder Bay	03/05/71	22/12/82	R-34752	Continued service.
The Pas-Lynn Lake	03/05/71	28/09/81	WDR-00383	Continued service.
*Toronto-London-Sarnia	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
*Montréal-Québec	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
*Montreal-Brockville-Toronto	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
*Toronto-Windsor	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
*Toronto-North Bay-Kapuskasing	27/10/69	15/10/82	R-34487	Ordered service continued.

*Denotes service reviewed in 1982.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
*Toronto-Niagara Falls	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued. (See Order R-31299)
Winnipeg-Thompson-Churchill	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	Reduced service. Discontinued trains 90-91 and rerouted trains 92, 93, 94 and 95.
*Edmonton-Jasper-Prince George-Prince Rupert	27/10/69	19/03/82	R-33580	Ordered service continued.
Montréal/Toronto-Vancouver	29/12/70	06/08/81	PC-1981-2171	Amended Western Final Plan eliminating transcontinental trains and inaugurating quasi intercity services in certain areas.
Moncton-Saint John	27/10/69	June/79	Final Plan	Service extended beyond Moncton to Halifax.
Toronto-Stouffville	27/10/69	29/05/81	R-32318	Order-in-Council PC 1982-1705 of June 3, 1982 discontinued service effective Sept. 7, 1982.
*Ottawa-Brockville-Toronto	03/05/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
*Montréal-Ottawa	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
Winnipeg-Farlane	13/02/74	09/02/81	WDR-00134	Ordered service continued.
Toronto-Barrie	—	26/02/76	R-22346	Order-in-Council PC 1982-1705 of June 3, 1982 discontinued service effective Sept. 7, 1982.
CP Rail				
Halifax-Yarmouth	31/10/69	04/09/81	R-32608	One-year experiment completed and service ordered continued.
*Montréal-Quebec	31/10/69	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
Montréal/Toronto-Vancouver	31/10/69	Oct./77	PC-1981-2171	Amended Western Final Plan discontinuing transcontinental service between Montreal-Ottawa and Sudbury and substituting local service tri-weekly between Ottawa and Sudbury.

*Denotes service reviewed in 1982.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
Toronto-Peterborough-Havelock	31/10/69	29/05/81	R-32317	Order-in Council PC 1982-1705 of June 3, 1982 discontinued service effective Sept. 7, 1982.
Sudbury-White River	31/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Order-in-Council discontinued service in off-peak period and reduced peak period service to tri-weekly.
Calgary-Edmonton	31/10/69	31/03/81	WDR-00199	Ordered "Provisional Service" for one year from date of implementation.
Victoria-Courtenay	11/09/74	22/11/78	Review	Committee reversed RTC Decision to discontinue service.
Ontario Northland Railway	No remaining services for which applications received.			
Algoma Central Railway				
Sault Ste Marie-Hearst	01/10/76	13/12/82	R-34714	Ordered service continued.
Northern Alberta Railway				
Edmonton-Waterways	—	14/08/80	R-31300	Declared a passenger train service. No application to discontinue service.
White Pass & Yukon Corp.				
Whitehorse-White Pass	—	14/08/80	R-31300	Declared a passenger train service. No application to discontinue service.
Quebec North Shore & Labrador Railway				
Sept-Iles and Schefferville	26/03/81	19/02/82	R-33383	Declared a passenger train service.
Ross Bay Jct. and Wabush-Labrador City				

*Denotes service reviewed in 1982.

Appendix I
Railway Transport Committee

RAIL ACCIDENTS
PRELIMINARY STATISTICS, 1982

	Totals	Casualties	
		Killed	Injured
Derailments of through trains at any point	276	0	94
Other derailments in yards and sidings of train stock	52	0	11
Total derailments reportable of train stock	**328**	**0**	**105**
Derailments of track maintenance machines	4	0	4
Derailments of track motor cars etc.	14	0	13
Total derailments reportable	**346**	**0**	**122**
Collisions involving through trains	28	0	111
Other collisions reportable in yards and sidings	65	0	30
Total collisions involving train stock only	**93**	**0**	**141**
Collisions between trains and track maintenance machines	1	0	0
Collisions between trains and track motor cars	27	2	16
Collisions between track maintenance machines	3	2	3
Collisions between track motor cars	8	0	8
Collisions between track motor cars and track machines	4	0	2
Total collisions reportable	**136**	**4**	**170**
Crossing accidents reportable	**673**	**75**	**354**
Accidents involving Dangerous Commodities			
Derailment of through trains	55	0	5
Other derailments	46	0	2
Collisions involving through trains	10	0	94
Other collisions	51	0	12
Miscellaneous incidents (leakages etc.)	91	0	1
Crossing accidents with Dangerous Commodities involvement	8	3	6
Total Dangerous Commodities cases reportable	**261**	**3**	**120**

Note: The above data are known to be incomplete and are to be treated as preliminary only, subject to almost certain revision in accordance with receipt of late advices and cancellations.

Appendix J
Railway Transport Committee

108 SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS, 1981

		Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1982
Section 256 (Unprotected Branch Lines)		$ 33,122,397	$ 24,787,364
Section 258 (Protected Branch Lines)		238,782,343	217,790,967
Section 261 (Passenger-Train Services)[2]		4,213,293	3,070,528
Section 272 (Eastern Rates)		34,582,416	34,582,416
	Total	**$310,700,449**	**$280,231,275**

[1]The date of Claims for Actual Losses by railway companies is footnoted in the following tables.
[2]Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80% of certified actual loss.

Appendix K
Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS, 1981
CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

		Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1982
Section 256 (Unprotected Branch Lines)		$ 19,433,516	$ 14,663,303
Section 258 (Protected Branch Lines)		114,482,468	109,414,221
Section 261 (Passenger-Train Services)[2]		1,846,888	1,226,151
Section 272 (Eastern Rates)		23,788,292	23,788,292
	Total	**$159,551,164**	**$149,091,967**

[1]The date of Claims for Actual Losses by the railway company is footnoted in the following tables.
[2]Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed.

Appendix L
Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS, 1981
CANADIAN PACIFIC LIMITED

	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1982
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	$ 13,688,881	$ 10,124,061
Section 258 (Protected Branch Lines)	124,299,875	108,376,746
Section 272 (Eastern Rates)	10,794,124	10,794,124
Total	**$148,782,880**	**$129,294,931**

[1]The date of Claims for Actual Losses by the railway company is footnoted in the following tables.

Appendix M
Railway Transport Committee

CLAIMS AND PAYMENTS, 1981
SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1982
Newfoundland			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	$ 242,091	$ Nil[2]
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	894,909	Nil[2]
Prince Edward Island			
3. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague (incl. Georgetown Spur)	174,424	Nil[2]
4. Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour (incl. Mount Herbert and Vernon Spurs)	306,578	Nil[2]
5. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Elmira	52,189	Nil[2]
Nova Scotia			
6. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	168,567	160,577
7. Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	290,101	276,352
8. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	283,115	269,697
9. Oxford	Pugwash Jct.-Scott Spur (incl. Wallace and Pictou Spurs)	224,572	Nil[2]
10. Yarmouth	Liverpool-Yarmouth	1,123,127	1,069,896

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1982
New Brunswick			
11. Albert	Salisbury-Hillsboro	$ 60,746[3]	$ 57,867
12. Centreville	Valley-Centreville	527,642	Nil[2]
Québec			
13. Montfort (Grenville Spur)	St. Andrews East-Grenville	14,113[4]	13,444
14. St. Judes	St. Hyacinthe-Bellevue Jct.	45,906[4]	43,730
15. Temiscouata[5]	Rivière-du-Loup-Edmundston East	361,354	Nil[2]
Ontario			
16. Beeton	Cheltenham-Beeton	104,696	Nil[2]
17. Drumbo	Paris Jct.-Tavistock	99,343[4]	94,635
18. Fergus (Fergus Town Spur)	M. 0.00-M. 1.14	1,028[3]	Nil[2]
19. Forest	Lucan-Sarnia Jct.	127,861[3]	121,801
20. Haliburton	Lindsay-Haliburton	271,286[4]	258,428
21. Meaford (Penetang Spur)	North Colwell-Hendrie	25,078	23,889
22. Kincardine	Listowel-Kincardine	404,273	Nil[2]
23. Marmora	Marmora-Lake St. Peter	213,260	Nil[2]
24. Owen Sound (Durham Spur)	Whites Jct.-Durham	127,895	Nil[2]
25. Talbot	St. Thomas-Port Stanley	32,220	30,693
Manitoba			
26. Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	381,782	363,688
27. Inwood	Fisher Branch-Hodgson	28,804	27,439
28. Neepawa	Neepawa-Rossburn Jct.	46,220	44,029
29. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	525,312	500,415
30. Ridgeville	Ridgeville-Fredensthal	35,198[4]	33,530
31. Ridgeville	Fredensthal-B.N. Jct.	6,450[4]	6,144
32. Rossburn	Rossburn Jct.-Bethany	91,927	87,570
33. Ste. Rose	Ste. Rose-Rorketon	79,243	75,488
34. Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	271,140	258,289
35. Winnipegosis	Sifton Jct.-Winnipegosis	366,049	348,700
Saskatchewan			
36. Acadia Valley[6]	Eyre Jct.-Acadia Valley	680,462	648,212
37. Amiens	Shell Lake-Spiritwood	277,788	264,622
38. Avonlea	Parry-Avonlea	582,796	555,174
39. Bodo	Cactus Lake-Bodo	300,328	286,094
40. Carlton	Dalmeny-Laird	491,052	467,779
41. Carlton	Laird-Carlton	167,140[4]	159,218
42. Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer	393,345	374,703
43. Chelan	Reserve-Weekes	81,512	77,649
44. Corning	Peebles-Corning	327,676	312,145
45. Corning	Corning-Handsworth	134,174[4]	127,815
46. Cudworth	St. Louis-M. 103.25	162,018	154,339
47. Dodsland	Biggar-Dodsland	529,260	504,176
48. Erwood[7]	Baden-Hudson Bay	394,682	375,976

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1982
49. Gravelbourg	Claybank-Mossbank	$ 312,637	$ 297,819
50. Gravelbourg	Hodgeville-Tyson	23,151	22,054
51. Gravelbourg	Tyson-Neidpath	240,566[4]	229,164
52. Meskanaw	Thatch-Meskanaw	266,254[4]	253,635
53. Porter	Oban Jct.-Cando	223,285	212,703
54. Preeceville	Preeceville-Kelvington	1,232,042	1,173,650
55. Rhein	Ross Jct.-Hamton	104,283	99,341
Alberta			
56. Coronado	Lindbergh-Heinsburg	49,683[4]	47,329
57. Endiang	Endiang Jct.-Byemoor	789,052	751,655
58. Rosedale -Bullpound Joint Section	Rosedale-East Coulee	52,107[8]	49,637
59. Stettler	Ferlow Jct.-Donalda	717,732	683,715
60. Stettler	Donalda-Dinosaur	2,372,994	2,260,801
British Columbia			
61. Cowichan (Saanich Spur)	M. 0.00-M. 1.37	112,952	107,597
62. Cowichan -Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay	406,046	Nil[2]
	Sub-Total (CN)	**$19,433,516**	**$14,663,303**
CANADIAN PACIFIC LIMITED[9]			
New Brunswick			
63. Shore Line	Lepreau-St. George	107,602	76,767
Québec			
64. Maniwaki	Laman-Maniwaki	505,509	440,828
65. Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Courcelles	310,010	Nil[10]
66. Ste. Agathe	St. Jérome-Mont-Laurier	1,345,073	Nil[2]
67. St. Gabriel	St. Félix-St. Gabriel	30,556	Nil[2]
68. Témiscaming -Ville Marie	Gendreau-Laverlochère Gaboury-Ville Marie	439,039	375,048
69. Waltham	Wyman-Waltham	349,205	Nil[2]
Ontario			
70. Carleton Place[3]	Nepean-Carleton Place	136,474	Nil[2]
71. Walkerton	Saugeen-Walkerton	270,938	Nil[2]
Manitoba			
72. Lyleton	Waskada-Dalny	150,977	193,196
Saskatchewan			
73. Amulet	Crane Valley-Cardross	140,033	136,393
74. Asquith	Urban-Sonningdale	576,609	524,870
75. Colonsay	Amazon-Colonsay	245,234	197,089
76. Colony	Rockglen-Killdeer	324,564	296,930
77. Fife Lake	Coronach-Big Beaver	321,578	373,056

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1982
78. Kelfield	Brass-Kelfield	$ 764,358	$ 700,537
79. Matador	Gunnworth-Wartime	66,181	57,934
80. McMorran	Milden-Gunnworth	367,480	335,494
81. Melfort	Lac Vert-Gronlid	1,575,772	1,505,472
82. Pennant	Hazlet-Verlo	153,480	135,869
83. Shamrock	Archive-Hak	2,174,281	1,815,450
84. Wishart	Foam Lake-Wishart	493,235	471,826
Alberta			
85. Alberta Central	Forth-Benalto	388,056[4]	239,496
86. Furness[11]	Epping-Paradise Valley	721,070	643,307
87. Langdon	Carbon-East Coulee	720,379	723,782
88. Strathmore	Gleichen-Namaka	30,962[4]	26,689
89. Strathmore	Namaka-Strathmore	126,245[4]	107,869
90. Strathmore	Strathmore-Langdon	345,637	305,520
British Columbia			
91. Kaslo	Denver Canyon-Rosebery	2,856[4]	2,600
92. Kaslo	Rosebery-Nakusp	505,488	438,039
	Sub-Total (CP)	**$13,688,881**	**$10,124,061**
	Total (CN & CP) Section 256	**$33,122,397**	**$24,787,364**

[1]As filed by CN May 3, 1982, and by CP August 27, 1982.
[2]Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made for this line.
[3]New application therefore line only claimed for portion of year.
[4]Abandonment authorized during 1981, therefore only claimed for portion of year.
[5]Minor portion of this line in New Brunswick.
[6]Minor portion of this line in Alberta.
[7]Minor portion of this line in Manitoba.
[8]Abandonment authorized during 1981. Claimed full year, only eligible for 11 months.
[9]All payments based on claims for actual loss as filed April 14, 1982. No payment adjustments processed by December 31, 1982, based on (1) above.
[10]Subsidization suspended pending clarification of legal status of abandonment application.
[11]Minor portion of this line in Saskatchewan.

Appendix N
Railway Transport Committee

CLAIMS AND PAYMENTS, 1981
SECTION 258 (PROTECTED BRANCH LINES)

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1982
Manitoba			
1. Carman	Carman Jct.-Carman	$ 378,853	$ 362,071
2. Carman	Carman-Graysville	169,030	161,542
3. Cowan	North Jct.-Swan River	1,127,312	1,077,373
4. Erwood	Swan River-Birch River	1,230,294	1,175,794
5. Hartney	Belmont-Elgin	959,777	917,260
6. Herchmer	Kettle Rapids-Churchill	2,276,018	2,175,192
7. Miami	Morris-Somerset	1,244,290	1,189,169
8. Miami	Somerset-Belmont	1,068,870	1,021,520
9. Rossburn	Bethany-Russell	2,388,113	2,282,322
10. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	168,128	160,680
Saskatchewan			
11. Amiens	Spiritwood-England	839,563	802,372
12. Arborfield	Crane-Arborfield	846,084	808,604
13. Avonlea	Radville-Bengough Jct.	16,721	15,980
14. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	1,285,400	1,228,458
15. Battleford	Battleford-Battleford Jct.	739,677	706,910
16. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	1,645,633	1,572,733
17. Big River	Shellbrook-Big River	1,755,514	1,677,747
18. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	1,426,514	1,3[illegible]3,321
19. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	3,198,715	3,057,016
20. Bodo	Unity-Cactus Lake	940,726	899,052
21. Bolney	Spruce Lake Jct.-Paradise Hill	600,112	573,528
22. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	3,671,796	3,509,139
23. Central Butte	Mawer-Central Butte	490,041	468,333
24. Chelan	Weekes-Porcupine Plain	649,160	620,403
25. Chelan	Porcupine Plain-Crooked River	922,713	881,838
26. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	683,284	653,016
27. Conquest	Dunblane-Beechy	1,609,559	1,538,257
28. Cromer	Maryfield-Kipling	1,390,398	1,328,805
29. Cudworth	Meacham-Totzke	297,573	284,391
30. Cudworth	Totzke-Domremy	1,903,515	1,819,192
31. Cudworth	Domremy-St. Louis	457,113	436,864
32. Cudworth	M. 103.25-Cudworth Jct.	22,858	21,845
33. Dodsland	Dodsland-Dewar Lake	1,360,440	1,300,174
34. Elrose	Conquest Jct.-Glidden	4,845,706	4,631,046
35. Glenavon	Kipling-McCallum	1,092,027	1,043,651
36. Gravelbourg	Mossbank-Gravelbourg	2,122,680	2,028,647
37. Gravelbourg	Gravelbourg-Hodgeville	791,410	756,351

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1982
38. Lampman	Maryfield-Estevan	$ 743,587	$ 710,647
39. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	2,855,252	2,728,767
40. Mantario	Glidden-Alsask	1,518,387	1,451,124
41. Meskanaw	Melfort-Thatch	13,390	12,797
42. Northgate	Northgate-Lampman	482,405	461,035
43. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	838,812	801,654
44. Preeceville[2]	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	3,011,272	2,877,876
45. Preeceville	Lilian-Preeceville	306,798	293,207
46. Rhein	Hamton-Wroxton	745,221	712,209
47. Riverhurst	Central Butte-Riverhurst	524,498	501,263
48. Robinhood	Speers Jct.-Glaslyn	2,185,336	2,088,527
49. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	3,848,882	3,678,381
50. St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	1,763,560	1,685,436
51. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	6,577,320	6,285,951
52. Tonkin	MacNutt-Wroxton	807,341	771,577
53. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	3,688,974	3,525,557
54. Weyburn	Talmage-Weyburn	126,781	121,165
55. Weyburn	Weyburn-Radville	699,223	668,248
56. White Bear	Eston-Lacadena	808,432	772,619
Alberta			
57. Alliance	Alliance Jct.-Forestburg	1,692,722	1,617,736
58. Alliance	Forestburg-Alliance	1,206,650	1,153, 197
59. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	1,842,885	1,761,248
60. Barrhead	Busby-Barrhead	856,655	818,707
61. Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	1,461,214	1,396,484
62. Coronado	St. Paul Jct.-Abilene Jct.	2,191,328	2,094,254
63. Coronado	Abilene Jct.-Elk Point	1,419,561	1,356,676
64. Demay	Camrose Jct.-Ryley	247,285	236,331
65. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	4,369,464	4,175,902
66. Grande Prairie[3]	Rycroft-Dawson Creek	4,670,644	4,463,740
67. Lac La Biche -Waterways	Banko Jct.-Lac La Biche Lac La Biche-Waterways	825,304	788,744
68. Oyen[4]	Kindersley-Hanna	6,433,814	6,148,803
69. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	3,467,967	3,314,339
70. Sheerness	Batter Jct.-Sheerness	167,148	159,743
71. Smoky	Winagami-Spirit River	5,468,739	5,229,681
	Sub-Total (CN)	**$114,482,468**	**$109,414,221**

CANADIAN PACIFIC LIMITED[5]

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1982
Manitoba			
72. Arborg	Rugby-Arborg	$ 998,128	$ 873,951
73. Glenboro	Murray Park-Souris (incl. Carman Spur)	1,841,661	1,802,345
74. Gretna -La Rivière	Rosenfeld-Gretna Fortress-La Rivière	2,468,217	2,209,064
75. Lac du Bonnet	Birds Hill-Lac du Bonnet	678,873	528,825
76. Lyleton	Deloraine-Waskada	377,867	333,838
77. Napinka	La Rivière-Napinka	3,223,705	3,019,680
78. Russell	Binscarth-Inglis	513,891	524,647
79. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	378,698	350,606
Saskatchewan			
80. Altawan[6]	Shaunavon-Manyberries	3,672,809	2,961,070
81. Amulet -Assiniboia	Amulet-Crane Valley Weyburn-Assiniboia	2,306,760	1,549,004
82. Arcola[2]	Schwitzer-Arcola	1,981,838	1,820,948
83. Bromhead	Estevan-Minton (incl. Tribune Spur)	2,247,082	2,227,236
84. Bulyea	Neudorf-Bulyea	4,357,797	3,681,078
85. Burstall[6]	Leader-Fox Valley (incl. McNeill, Schuler and Ingebright Lake Spurs)	1,166,424	1,606,325
86. Colonsay	Dilke-Amazon	2,287,939	2,118,408
87. Dunelm	Player-Simmie	852,785	726,809
88. Empress[6]	Java-Empress (incl. Grant Spur)	6,070,123	5,171,630
89. Expanse	Curle-Assiniboia	797,818	764,309
90. Fife Lake	Assiniboia-Coronach	1,468,041	1,250,762
91. Hatton	Hatton-Golden Prairie	624,470	575,157
92. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	3,248,722	3,053,519
93. Kisbey	Arcola-Weyburn	1,030,748	931,446
94. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	5,623,686	3,233,570
95. Macklin	Kerrobert-Macklin	2,830,416	2,436,133
96. Matador	Wartime-Kyle	1,685,862	1,240,081
97. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	2,831,566	2,701,261
98. Melfort	Lanigan-Lac Vert	1,921,579	1,596,477
99. Neudorf	Rocanville-Neudorf	1,503,153	1,175,698
100. Notukeu	Notukeu-Val Marie	3,249,326	3,196,419
101. Outlook	Moose Jaw-Outlook	3,721,484	3,227,059

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1982
102. Pennant	Wickett-Hazlet	$ 545,179	$ 517,809
103. Prince Albert	Lanigan-Northway	2,112,366	1,434,666
104. Reford	Kerrobert-Wilkie	1,006,388	833,446
105. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	6,168,599	5,924,931
106. Tisdale	Goudie-Nipawin	3,727,400	3,452,617
107. Tyvan	Stoughton-Crecy	2,610,984	2,250,973
108. Vanguard	Swift Current-Meyronne	2,321,785	2,065,941
109. White Fox	Nipawin-Sharpe	2,551,641	2,385,299
110. Wood Mountain	Ogle-Mankota	1,796,487	1,808,072
Alberta			
111. Bassano	Empress-Bassano	2,361,784	1,281,964
112. Cardston	Stirling-Cardston	2,691,981	2,401,278
113. Coronation[4]	Kerrobert-Coronation	3,679,510	3,241,019
114. Irricana	Bassano-Standard	1,694,856	1,426,992
115. Lacombe	Coronation-Nevis (incl. Cordel Spur)	3,366,491	3,592,868
116. Langdon -Acme	Langdon-Carbon Cosway-Wimborne	2,204,606	1,051,029
117. Lomond	Eltham-Hays	4,585,800	4,049,975
118. Macleod	Aldersyde-Fort Macleod (incl. Claresholm Airport Spur)	2,517,027	2,396,718
119. Stirling	Manyberries-Stirling	4,344,559	3,630,428
120. Strathmore	Langdon-Shepard	131,553	117,356
121. Turin	Coalhurst-Turin	1,193,865	1,193,290
122. Willingdon	Lloydminster-Akenside (incl. Chemical Spur)	6,725,546	6,432,720
	Sub-Total (CP)	**$124,299,875**	**$108,376,746**
	Total (CN & CP) Section 258	**$238,782,343**	**$217,790,967**

[1]As filed by CN May 3, 1982, and by CP August 27, 1982.
[2]Minor portion of this line in Manitoba.
[3]Minor portion of this line in British Columbia.
[4]Minor portion of this line in Saskatchewan.
[5]All payments based on claims for actual loss as filed April 14, 1982. No payment adjustments processed by December 31, 1982, based on (1) above.
[6]Minor portion of this line in Alberta.

Appendix O
Railway Transport Committee

CLAIMS AND PAYMENTS, 1981
SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

Company	Passenger-Train Service	80% of Actual Loss Claimed	80% of Actual Loss Certified/ Payments to Dec. 31, 1982
1. Canadian National Railways	Toronto-North Bay ("Northlander")	$1,846,888[1]	$1,226,151[2]
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie-Hearst	2,197,424[1]	1,766,587[2]
3. Toronto, Hamilton & Buffalo Railway	Hamilton-Welland	105,238[1,3]	77,790[2]
4. Consolidated Rail Corporation	Welland-Buffalo	63,743[3,4]	Nil[5]
	Total	**$4,213,293**	**$3,070,528**

[1]80% of claims for Actual Loss as filed June 21, 1982.
[2]The payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1981, filed in January, 1981, in accordance with Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975.
[3]Discontinuance authorized during 1981, therefore only claimed for portion of year.
[4]80% of claims for Actual Loss as filed August 21, 1981.
[5]No payment has been made as certain leases have yet to be resolved.

Appendix P
Air Transport Committee

118 SELECTED STATISTICS

	1981	1982
Number of Licensees		
Licensed Carriers	1,882	2,031
Fixed Wing	1,742	1,877
Rotating Wing	140	154
Domestic Carriers	1,048	1,102
Foreign Carriers	834	929
Licence Applications		
On hand Jan. 1, 1982	433	311
Received during Year	1,010	1,086
Dealt with	1,132	1,034
In process	311	363
Approved	831	705
Denied	140	103
Withdrawn	5	13
Dismissed	1	1
Authorities		
Reinstated	12	2
Rescinded, Cancelled, Suspended	421	353
Private aircraft exemptions	121	60
Flying farmer exemptions	91	85
Flying training satellite base authorities	58	40
Orders and Decisions		
Orders issued	835	718
Decisions issued	320	468

Appendix Q
Air Transport Committee

SELECTED CHARTER FLIGHTS APPLICATION AND APPROVAL RECORDS *

	1981		1982	
Charter Types	**Flights**	**Seats**	**Flights**	**Seats**
Inclusive Tours				
Canadian-Originating	2,979	360,276	3,635	453,238
Foreign-Originating	38	6,939	56	7,190
Entity and Common Purpose				
Canadian-Originating	909	—	558	51,531
Foreign-Originating	592	—	512	24,563
Domestic	36	—	43	3,019
ABC/Affinity				
Canadian-Originating (ABC)	3,855	650,589	2,783	790,105
Foreign-Originating (ABC)	1,629	—	1,650	—
(AFF)	43	—	50	—
ABC's (Domestic)	1,759	376,217	2,970	560,542
ABC/ITC's (New charter type introduced in 1980)	6,506	912,893	9,307	1,502,778
ABC/ITC's (Domestic)	81	9,477	88	10,320
Inclusive Tours converted to ABC/ITC	118	14,375	213	27,046
ABC's converted to ABC/ITC	1,641	523,847	1,166	421,868

*These figures for each charter type do not include conversions of ABC's or ITC's to ABC/ITC, which are counted separately.

Appendix R
Air Transport Committee

LICENCE AND FLIGHT APPLICATIONS
INTERNATIONAL SERVICES

	1981	1982
Licence Applications		
Canadian applicants	56	15
Foreign applicants	224	172
Flight Requests by non-licensees (U.S. small aircraft operators)	213	108

Appendix S
Air Transport Committee

TARIFF AND SERVICE FILING ACTIVITY

	1981	1982
Schedules and Service Patterns	6,787	8,702
Passenger Tariffs		
Canada (Domestic) & Canada-USA	117,433	161,634
Canada-Transocean	49,973	53,392
Cargo Tariffs		
Canada (Domestic) & Canada-USA	17,474	14,080
Canada-Transocean	39,307	25,603
Charter Tariffs (all areas)	15,270	12,756
Total Filings	**246,244**	**276,167**

Appendix T
Water Transport Committee

APPLICATIONS, 1982

Applications	Number Received	Granted	Other
Proposed tariffs of pilotage charges s. 23 Pilotage Act			
Atlantic Pilotage Authority	3		
Laurentian Pilotage Authority	1		
Pacific Pilotage Authority	1		
Great Lakes Pilotage Authority	1		
Tariff approval — Transport Act	6		
Water Transport Licences — Transport Act			
Great Lakes	2	2	
Mackenzie River	9	7	2 dismissed
Cdn. Western Arctic	2	2	

Transport Act — Review Committee Decisions — None

Acquisitions in 1982

Proposals (s. 27 N.T.A.)	5
Inquiries	3

Appendix U
Water Transport Committee

COASTING TRADE EXEMPTION WAIVER APPLICATIONS, 1982

Date	Ship	Flag	Applicant	Waiver
Jan. 13	Boltentor	GER.	Crosbie Offshore	Approval
Jan. 19	Mai	NOR.*	Sefel	Approval
Jan. 19	Aquarius	NET.*	Dome	Approval
Jan. 28	Marysville	U.S.	Esso	Approval
Jan. 28	Unnamed tanker	FOR.	Gulf	Withdrawn
Feb. 4	Thamesfield	U.K.	Can. Transport Co.	Approval
Feb. 8	Langlade	FRE.	J. Penny & Sons	Approval
Feb. 11	Unnamed tanker	FOR.	Gulf	Approval
Feb. 17	Hancock Trader	CAY.	Baffin Enterprises	Withdrawn
Feb. 18	Nordertor	CAN.	Crosbie Offshore	Approval
Feb. 22	Kruezturm	CAN.	Crosbie Offshore	Approval
Feb. 24	Hannah 5101	U.S.	Esso	Approval
Mar. 1	Boltentor	CAN.	P.F. Collins	Approval
Mar. 3	Two Barges	U.S.	Dillingham	Approval
Mar. 4	Neutor	CAN.	P.F. Collins	Approval
Mar. 4	Zapata Scotian	U.S.*	Atlantic Customs Broker	Approval
Mar. 4	Ravensturm	CAN.	P.F. Collins	Approval
Mar. 3	Chimo	NOR.	J. Walton Steamships	Withdrawn
Mar. 8	Schnoorturn	CAN.	P.F. Collins	Approval
Mar. 8	Western Wind	PAN.*	Can. Occidental	Approval
Mar. 9	Manhattan Island	U.S.*	Lydon dredging	Approval
	East River	U.S.	Lydon dredging	Approval
Mar. 10	Sidon	GER.	Ultramar	Denial
Mar. 12	Warschu	GER.	Can. Transport Co.	Approval
Mar. 15	Gypsum Countess	U.K.	Can. Salt Co.	Approval
Mar. 18	Hoegh Clipper	NOR.	Kuehne & Nagel	Approval
Mar. 22	Neutor	CAN.	P.F. Collins	Approval
Mar. 23	Hannah 6301	U.S.	Esso	Approval
Apr. 2	Boltentor	CAN.	P.F. Collins	Approval
Apr. 5	Dresden	GER.	Can. Transport Co.	Approval
Apr. 7	Jo Master	NOR.	C.I.L. Inc.	Approval
Apr. 8	Mai	NOR.*	P.F. Collins	Approval
Apr. 20	Bonaventure II	CAN.	Atlantic Freight Lines	Approval
Apr. 20	Nepco 140	U.S.	McMaster Meighan	Denial
Apr. 21	Sunemerillon	CAN.	Enterprises Sylthi	Denial
Apr. 23	Skagerrak	NOR.*	Affiliated Customs	Approval
Apr. 29	Astron	BER.	Coastal Shipping Ltd.	Approval
May 5	Emma Johanna	GER.	Can. Transport Co.	Approval
May 7	Shannon/Kinsdale	U.S.	C.S.L.	Approval
May 7	Grant Mariner	PAN.*	Mobil	Withdrawn
May 13	Metro Sun	U.K.	Gulf	Withdrawn
May 13	Hercules/Polly B/Atlas Zeus/Green Giant	U.S.	Leith & Dyke	Approval
May 19	Gypsum Countess	U.K.	Canadian Salt	Approval
May 20	Thamesfield	U.K.	Can. Transport Co.	Approval
May 28	Haugtank	NOR.	P.F. Collins	Denial
June 1	Mai	NOR.*	P.F. Collins	Approval
June 2	Liv Profiler/ Java Seal	NOR.* U.S.*	Shell	Approval

*Non-coasting trade activity

Date	Ship	Flag	Applicant	Waiver
June 4	Western Viking	PAN.*	Canterra Energy	Approval
June 4	Mudcat Model 10	—*	Degelman Dredging	Approval
June 7	Gypsum Countess	U.K.	Boreal	Approval
June 7	Canmar Careen	CAN.*	Dome	Approval
June 8	Schnoorturm	CAN.	P.F. Collins	Approval
June 8	Rowan Juneau	U.S.*	Atlantic Customs Brokers	Approval
June 16	Seawolf 101 & 102	SPA.	P.F. Collins	Approval
June 22	Cable Venture	U.K.*	Teleglobe Canada	Approval
June 23	Hans Egede	NOR.*	P.F. Collins	Approval
June 25	Kruezturm	CAN.	P.F. Collins	Approval
June 25	Scorpio type	U.S.*	Crosbie Offshore	Approval
June 25	Skauvann	NOR.	Dome	Approval
June 30	Stena Jutlandica	SWE.	C.N. Marine	Approval
June 29	Wena	MAL.	Capt. P. Ennis	Denial
July 2	Osa Ghent	BEL.	P.F. Collins	Approval
July 5	Barges	U.S.	K. Viney	Withdrawn
July 6	Warschau	GER.	Can. Transport Co.	Approval
July 9	Unnamed bulk carrier	FOR.	Arctic Grain	Denial
July 19	Betty Gale/Ols 30	U.S.	Polysar Ltd.	Approval
July 23	Golar Petrotrade	LIB.	Dow Chemicals	Approval
July 26	Heather Sea	U.K.	Seaforth Fednav	Approval
July 30	Fairlane	NET.	Dominion Engineering	Withdrawn
July 30	Super Fran Bradach	U.S.	Leith & Dyke	Approval
Aug. 3	Norris Tide	U.S.*	ABCO Offshore	Approval
Aug. 3	Pholas	U.K.*	I.H. Mathers	Approval
Aug. 4	Fjellnes	PAN.	Montreal Shipping	Approval
Aug. 4	Workhorse/Hustler	U.S.	Sceptre Dredging	Approval
Aug. 9	Dresden	GER.	Can. Transport Co.	Approval
Aug. 11	Unnamed tanker barge	U.S.	Great Lakes Marine	Withdrawn
Aug. 12	Haakon	U.S.	Davidson & Sons	Approval
Aug. 20	Ross Seal	U.S.*	Bow Valley	Approval
Aug. 26	Thamesfield	U.K.	Can. Transport Co.	Approval
Sept. 3	Schnoorturm Boltentor	CAN.	Crosbie Offshore	Withdrawn
Sept. 14	Schnoorturm Boltentor	CAN.	Crosbie Offshore	Approval
Sept. 14	Gypsum Countess	U.K.	Boreal	Denial
Sept. 15	Norchem	JAP.	Noranda Sales	Approval
Sept. 17	Calhoun	U.S.	Leith & Dyke	Approval
Sept. 20	Rich Arrow	JAP.	Dow Chemical	Approval
Sept. 20	Hegg	JAP.	Robert Reford	Approval
Sept. 27	Royal	U.S.	Sceptre Dredging	Approval
Sept. 27	Balder Borkum/Balder Husum	NOR.	Balder Offshore	Approval
Sept. 29	Rimba Balau	MAL.	Federal Commerce	Approval
Sept. 29	Hans Egede	CAN.*	Sefel Geophysical	Denial
Oct. 5	Balder Borkum	NOR.	Balder Offshore	Approval
Oct. 14	Boltentor/Neutor	CAN.	Crosbie Offshore	Approval
Oct. 18	Norchem	JAP.	Noranda Sales	Approval
Oct. 19	Kruezturm	CAN.	Crosbie Offshore	Approval
Oct. 19	Century	U.S.	McAllister Towing	Approval
Oct. 20	Pioneer Service	U.S.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval

*Non-coasting trade activity

Date	Ship	Flag	Applicant	Waiver
Oct. 20	Balder Turku/Balder Vaasa	NOR.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
Nov. 8	Langlade	FRE.	Atlantic Searoutes	Approval
Nov. 18	Boltentor/Ravensturm	CAN.	Crosbie Offshore	Approval
Nov. 18	Warschau	GER.	Can. Transport Co.	Approval
Nov. 19	John Shaw	U.S.*	Mobil Oil	Approval
Nov. 19	Asian Anvil	LIB.	Can. Transport Co.	Approval
Nov. 23	Freedom Service	U.S.	Mobil Oil	Approval
Nov. 23	Vega	GRE.	Esso Canada	Approval
Dec. 1	Derrick "B"	U.S.	Adanac Brokers	Approval
Dec. 1	Seawolf 101 & 102	CAN.	P.F. Collins	Approval
Dec. 17	Freedom Service	U.S.	Mobil Oil	Approval
Dec. 20	Pioneer Service	U.S.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
Dec. 20	Northern Commander	NOR.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
Dec. 20	Zeus/Green Giant/Atlas/ Calhoun	U.S.	Leith & Dyke	Approval
Dec. 21	Osa Ostend	BEL.	P.F. Collins	Approval
Dec. 29	Royal	U.S.	Schenker of Canada	Approval
Dec. 31	Balder Borkum	CAN.	Balder Offshore	Approval

*Non-coasting trade activity

Appendix V
Water Transport Committee

LICENSES ISSUED, 1982

Region	Licensee		Number of Licensed Ships
Great Lakes	McKeil Work Boats		1
	A.B. McLean Ltd.		1
		Total	**2**
MacKenzie River	Arctic Transportation Ltd.		27
	Beluga Transportation		1
	Cooper Barging Services Ltd.		8
	Coastal Marine Ltd.		2
	Northern Transportation Company Limited		191
	Peter Pond River Tours		1
	Pine Creek Construction		2
		Total	**232**
Canadian Western Arctic	Arctic Transportation Ltd.		28
	Northern Transportation Company Limited		66
		Total	**94**

Appendix W
Water Transport Committee

SHIPPING CONFERENCES SERVING CANADA, 1982

American-West African Freight Conference
Canada-Mediterranean Freight Conference
Canada-United Kingdom Freight Conference
Canadian Continental Eastbound Freight Conference
Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference
Continental Canadian Westbound Freight Conference
Deli-Pacific Rate Agreement
East Canada-Japan Freight Conference
Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference
Pacific-India Rate Agreement No. 9247
Inter-American Freight Conference — Section "A"
Inter-American Freight Conference — Section "B"
Inter-American Freight Conference — Section "C"
Japan/Korea-East Canada Freight Conference
Japan/Korea-West Canada Freight Conference
Latin America/Pacific Coast Steamship Conference
Mediterranean Canada Westbound Freight Conference
Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference
Pacific/Australia-New Zealand Conference
Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section "A"
Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section "B"
Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section "C"
Pacific Indonesian Conference
Pacific Straits Conference
Pacific Westbound Conference
Philippines North American Conference
West Canada Freight Conference
Pacific-India Rate Agreement No. 8760
Western Canada-Europe Conference
The Association of West Coast Steamship Companies
Malaysia-Pacific Rate Agreement
United States Great Lakes & St. Lawrence River Ports/West African Agreement No. 9420
North Europe-Canada Pacific Freight Conference
Canadian Continental Eastbound Asbestos Conference
Java Pacific Rate Agreement
Canada European Eastbound Mail Committee
Australia/Eastern Canada Shipping Conference
East Canada Freight Conference
Cavn/Saguenay Joint-Venezuelan Service
Thailand/Pacific Freight Conference
Eastern Canada-Colombia Tariff (Joint Service)
Five Line Far East Freight Conference
Australia-Pacific Coast Rate Agreement
New Zealand/Pacific Coast North America Shipping Lines
SCI & SCINDIA Joint Tariff Agreements
East Canada/Far East Rate Agreement
Far-East/Canada Rate Agreement
Eastern Canada-Caribbean Freight Association

Appendix X
Motor Vehicle Transport Committee

ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE PROGRAM
PAYMENTS CERTIFIED, 1982

	Amount Certified* 1981			Amount Certified* 1982		
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck	Water
Maritime Freight Rates Act						
Westbound	10.6	—	—	9.9**	—	—
Intra	—	—	—	—	—	—
Atlantic Region Freight Assistance Act						
Section 3 (Westbound)	—	9.6	—	—	11.4	—
Section 6 (Intra)	—	—	—	—	—	—
Section 6 (Selective Westbound)	3.4	3.3	—	3.4**	4.0	—
Section 6 (Selective Intra)	6.9	29.2	0.4	8.4	30.4	0.4
Section 6 (Provisional Intra)	—	—	—	—	—	—
Total for Program	**20.9**	**42.1**	**0.4**	**21.7**	**45.8**	**0.4**
Total of Claims Filed	183	12,787	20	190	12,344	22
Number of Claims Processed	181	12,264	18	176	12,646	21

*Millions of Dollars
**Estimate

Appendix Y
Review Committee

APPLICATIONS, 1982

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE				
CP Limited	RTC letter decision dated Sept. 8, 1981 in respect of the abandonment of the Truro Subd. between m. 4.6 and m. 56.9.	Jan. 26	Denied	
Various Applications (3)	RTC Order WDR-00383 dated Sept. 28, 1981 as it related to the discontinuance of passenger train service between Winnipeg and Thompson, Trains Nos. 90 & 91.	Feb. 9	Denied	
City of Calgary	RTC Order No. R-32761 dated Oct. 5, 1981 which authorized them to construct an overhead bridge located at m. 168.75, Brooks Subd. of CP Limited and assessed an amount of $62,500 to the railway towards the said construction.	Feb. 23	Reviewable (RTC)	Decision pending
VIA Rail	RTC telex decision dated March 24, 1982 in the matter of the operation of Winnipeg-Farlane trains nos. 148-149 for the summer of 1982.	May 11	Reviewable (RTC)	Re-affirmed original decision
VIA Rail	RTC Decision dated March 18, 1982 in respect of the deadhead movement of certain passenger car equipment from Montréal to Joliette and return.	May 18	Denied	
Parks Canada	RTC Decision dated March 9, 1982 which imposed on them and CP Limited a 60 days time limit to reach an agreement as to the location of the ventilation shaft in the matter of the construction of tunnels on the CP Mountain Subd.	Applicant withdrew May 25		
Suzanne Beauchamp-Niquet	RTC Order No. R-33216 dated Jan. 25, 1982 which authorized VIA Rail to discontinue its passenger-train service (bus service) between Chambord and Dolbeau, Qué.	June 15	Denied	
Ralph Ferguson, M.P.	RTC Order No. R-33410 dated March 4, 1982 which authorized CN to remove the agency position from Glencoe.	June 15	Denied	
Kelfield Rail Retention Committee/Mr. D.A. Burton	RTC Order No. WDR-00617 dated Dec. 31, 1981 which authorized CP Limited to abandon a portion of the Kelfield Subd. as of Aug. 1982 and the other portion as of Aug. 1983.	June 15	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Transport 2000 Ontario	RTC Order No. R-33718 dated April 13, 1982 which authorized CN to abandon a portion of its Forest Subd. between m. 48.00 to m. 67.38 Ont.	June 15	Denied	
CP Limited	RTC Directions issued Feb. 1, 1982 in respect of CP Limited's Locomotive Overhaul and Rebuild Program.	June 15	Reviewable (RTC)	Decision pending
Alberta Economic Development/Alberta Wheat Pool	RTC Order No. WDR-00701 dated Feb. 17, 1982 which authorized CN to abandon a portion of their Endiang Subd. 90 days after the date of the Order and another portion of the said Subd. as of Aug. 31, 1983.	June 15	Denied	
Mr. Greg S. Hume	RTC Order No. R-33826 dated May 7, 1982 which authorized CN to abandon a portion of its Talbot Subd. from a point near St. Thomas to Port Stanley.	June 15	Denied	
CN	RTC letter Decision dated March 12, 1982 which directed them, when filing an application to abandon certain portions of the Flin Flon Subd., to do so under Sec. 253 of the Railway Act.	July 13	Denied	
CP Limited	RTC Order R-33701 dated April 7, 1982 in respect of a grade separation located at m. 88.08 of Cascade Subd.	July 13	Reviewable (RTC)	Modified original decision
CP Limited	RTC telex decision dated Oct. 29, 1981 and Order No. R-32986 dated Nov. 20, 1981 in respect of a crossing located at mile 12.06, Galt Subd.	July 23	Reviewable (RTC)	Decision pending
Town of Lockeport	RTC Order No. R-33856 dated May 13, 1982 in respect of the abandonment of the Yarmouth Subd. N.S.	July 27	Denied	
B.C. Ministry of Transportation	RTC Order No. R-33976 dated June 8, 1982 re. construction of a subway at mileage 19.14 Rossland Subd. — CP Limited and the inclusion of the costs of industrial pipelines in the project.	Aug. 24	Denied	
Wishart-Bankend Rail Retention Committee	RTC Order No. WDR-00826 dated July 22, 1982 which authorized CP Limited to abandon the Wishart Subd. between m. 0.0 and m. 26.9 effective Dec. 31, 1982.	Nov. 23	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
AIR TRANSPORT COMMITTEE				
South Coast Airways Ltd.	ATC Decision 6543 dated Sept. 8, 1981 which denied them Class 3 Group A-RW authority serving the points Vancouver & Victoria, B.C.	Jan. 11	Reviewable (ATC)	Decision pending
Calm Air International Ltd.	ATC telex decision dated Nov. 26, 1981 which denied their request for a stay of Decision 6564 in respect of air service between Winnipeg and Rankin Inlet provided by Northwest Territorial Airways.	Jan. 14	Denied	
Quebecair	ATC telex decision which ordered them to cease gift certificate and car rental program as of Dec. 31, 1981.	Jan. 21	Denied	
Charmay Holdings Inc.	ATC Decision 6567 dated Oct. 14, 1981 which denied Quason Helicopter Training School Class 7 Group A-RW authority from a base at Abbotsford, B.C.	Jan. 26	Denied	
Konopelky Air Service	ATC letter Decision dated Jan. 7, 1982 which denied their request to have their replies to interventions considered although they were filed late in respect of their application for Class 4 Groups A & B authorities from a base at Lillabelle Lake and Cochrane, Ont.	Jan. 26	Denied	
Smithers Air Service (1980) Ltd.	ATC Decision 6541 dated Sept. 1, 1981 which granted Central Mountain Air Services Ltd. Class 4 and 9-4 Groups, A, B and C authorities from a base at Smithers, B.C.	Jan. 26	Denied	
Nordair Ltd.	ATC Decision No. 6564 dated Oct. 7, 1981 which granted Northwest Territorial Airways to add the point Winnipeg to their Licence No. A.T.C. 3010/79(NS) already authorizing them to operate a Class 2 Group F air service between Yellowknife, Rankin Inlet and Frobisher Bay.	Jan. 26	Reviewable (ATC)	Re-affirmed original decision
Québec Aviation Ltée	ATC Decision No. 6565 dated Oct. 9, 1981 which denied them a Class 2 Groups B and C authorities serving the point Roberval/Dolbeau.	Feb. 9	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Norcanair Ltd.	ATC Order No. 1981-A-671 dated Oct. 30, 1981 which authorized High-Line Airways Inc. to also operate Class 4 and 9-4 Group E aircraft under cover of existing licences nos. ATC 3091/80(C) and 678/80(C).	Feb. 23	Denied	
Air Citadelle Inc. Air St-Augustin	ATC Decision No. 6605 dated Nov. 24, 1981 which granted Aviation Roger Forgues Class 4 and 7 Groups A and B authorities with certain restrictions.	Feb. 23	Denied	
Pinehouse Airways	ATC Decision No. WD-5690 dated Nov. 10, 1981 which denied them Class 7 Group A authority from a base at La Ronge, Sask.	Feb. 23	Denied	
Canavia Transit Inc.	ATC Decision No. 6529 dated Aug. 28, 1981 which granted City Center Airways authority to operate a STOL commercial air service between Montréal, Ottawa and Toronto.	March 5	Reviewable (ATC)	P.C. Order No. 1982-2576 and 2577/modified original decision
Yellowhead Air Services	ATC Order No. 1981-A-751 dated Nov. 20, 1981 which cancelled their Class 4, 9-4 and 7 Group A authorities.	March 9	Reviewable	Modified original decision
Pacific Helicopters Ltd.	ATC Decision dated Aug. 4, 1981 which denied them Class 7 Group A-RW from a base at Delta, B.C.	March 9	Denied	
Gendall Air Ltd.	ATC Decision No. 6615 dated Dec. 1, 1981 which denied them Class 3 Group B authority serving the points Edmonton, Alta. and Buffalo Narrows, Sask.	March 9	Reviewable (ATC)	Decision pending
Air Satellite Inc.	ATC Decision 6552 dated Sept. 11, 1981 which denied them Class 2 Groups B & C authority serving the points Baie-Comeau, Matane, Mont-Joli and Rimouski, Qué.	March 9	Applicant requested suspension of proceedings	
Aklavik Flying Service Ltd.	Portion of ATC Decision No. 6511 dated Aug. 4, 1981 relating to Docket No. 5127 in respect of proposal of transfer of commercial air services from Northward Airlines (by its trustee in bankruptcy) to Kenn Borek Air Ltd.	April 20	Reviewable	Modified original decision

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Pacific Western Airlines	ATC Decision No. 6631 dated Dec. 24, 1981 which denied them authority to amend Condition No. 2 of Licence No. A.T.C. 1023/59(S) in respect of jet service between Whitehorse & Yellowknife via Inuvik & Norman Wells.	May 4	Denied	
Quebecair	ATC letter decision dated March 30, 1982 ordering them to render public the shareholders agreement re. 1848-7199 Quebec Inc.	May 4	Denied	
Austin Airways Limited	ATC letter Decision dated Feb. 17, 1982 which denied them the filing of certain letters written by third parties as part of their intervention opposing Airwabusk's application for a Class 3 Group B authority.	May 18	Reviewable	Modified original decision
Air Work Inc.	ATC Decision No. WD-6706 dated March 19, 1982 which denied them Class 7, Flying Training, Group A-RW authority from a base at Red Deer, Alta.	May 18	Denied	
Martinair Holland/Carousel Tours	ATC telex decision dated May 13, 1982 which granted them in part only, a waiver from Section 64(2) of the ACR's as it relates to the provisions of advance booking for flights between Toronto and Amsterdam.	May 18	Denied	
Various Applications (3)	ATC Order No. 1982-A-223 dated April 26, 1982 which suspended for a period of fourteen days Sept-Iles Aero Club's Licence for a Class 4 Groups A & B authority.	May 25	Reviewable	Modified original decision
Northway Aviation Ltd.	ATC Order No. 1982-A-149 dated March 22, 1982 which cancelled their Licence No. ATC 1960/70(NS) in respect of the point Winnipeg, Man.	June 1	Reviewable (ATC)	Decision pending
North Cariboo Inc.	ATC Decision No. 6602 dated Nov. 18, 1981 which granted Armbuster Industries Ltd. Class 4 Groups A, B and C authorities from a base at Fort St. John, B.C.	June 7	Reviewable (ATC)	Decision pending
Regionair (1981) Inc.	ATC Order Nos. 1982-A-238 and 1982-A-239 dated May 7, 1982 which suspended their Licence No. A.T.C. 32/46(C) for a period of fourteen days.	June 15	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Various applications (3)	ATC Decision No. WD-6699 dated March 16, 1982 which granted Airspan Enterprises Ltd. Class 4 and 9-4 Group A-RW authority from a base at Sechelt, B.C.	June 29	Reviewable (ATC)	Decision pending
Quasar Helicopters Limited	ATC Decision Nos. WD-6686 dated March 8, 1982 which granted Associated Flying Schools Class 7 Group A-RW authority.	June 29	Denied	
Pacific Helicopters Ltd.	ATC Order No. 1982-A-262 dated May 17, 1982 which suspended for a period of thirty days their Licence No. A.T.C. 3095/80(H).	June 29	Reviewable	Modified original decision
Mid Can-Air	ATC Decision No. 6713 dated April 1, 1982 which denied them authority to amend their Licences Nos. A.T.C. 1098/60(C) and ATC 692/80(CF) by adding Group D aircraft.	July 13	Denied	
Tradewinds Aviation Ltd.	ATC Order No. 1982-A-321 dated June 11, 1982 which rescinded ATC Decision 6440 dated May 8, 1981 re. Group C authority under Licences Nos. ATC 2407/75(C) and 515/75(CF) and Class 3 service granted therein.	July 13	Denied	
Mall Airways	ATC Decision No. 6759 dated May 11, 1982 which denied them a Class 9-3 authority to serve the points Toronto and Syracuse (New York) using Groups B and C aircraft.	July 27	Reviewable (ATC)	Decision pending
Terrace Bay Flying School	ATC Decision No. 6716 dated April 13, 1982 which denied them Class 7 Group A authority from a base at Terrace Bay, Ont.	July 27	Denied	
Nordair Ltd.	ATC telex decision dated June 4, 1982 granting Wardair authority to operate ABC (Domestic) flights between Montréal and Toronto and return from June 20 to October 31, 1982 on Sundays only.	July 27	Denied	
Austin Airways/ Delplax Holdings	ATC Order dated Nov. 26, 1981 which found that the transaction involving Austin and Delplax was subject to Sec. 27 of the N.T.A. and Sections 21 & 22 of the ACR's.	July 27	Denied	
Burrard Air Ltd.	ATC Decision No. 6719 dated April 13, 1982 which denied them Class 4 Group A-RW authority from a base at Vancouver Int'l Airport.	Aug. 10	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Big Sky Airlines	ATC Decision No. 6758 dated May 11, 1982 which denied them a Class 9-3 Group C authority serving the points Calgary, Canada and Havre/Great Falls, Montana, U.S.A.	Aug. 24	Reviewable (ATC)	Modified original decision
Houston Flight Service Ltd.	ATC Decision No. WD-6720 dated April 14, 1982 which denied them a Class 7 Group A authority from a base at Houston, B.C.	Aug. 24	Denied	
Air Canada	ATC telex decision dated July 29, 1982 re Special Winter Apex Fares between Canada and Switzerland.	Sept. 30	Denied	
Athabaska Airways Ltd.	ATC Decision WD 6839 dated July 29, 1982 which denied them a Class 4 Groups A, B and C authorities from a base at Hidden Bay and Wollaston Lake, Sask.	Oct. 19	Denied	
Air Canada	ATC telex decision dated July 23, 1982 which granted Northwest Territorial Airways temporary authority to operate Groups F and G aircraft between Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton and Abbotsford/Vancouver under certain conditions.	Nov. 23	Denied	
Soundair Corporation	ATC Decision No. 6792 dated July 8, 1982 which denied them a Class 4 Group E authority from a base at Montréal.	Dec. 13	Denied	
Trans National Airlines Ltd.	ATC Decision No. 6792 dated July 8, 1982 which denied them Class 4, Group E authority from a base at Montréal, P.Q.	Dec. 21	Denied	
Won-Del Aviation	ATC Order No. 1982-A-216 dated April 21, 1982 which cancelled their Licences Nos. ATC 1380/62(C) and 308/62(CP).	Dec. 21	Reviewable (ATC)	Decision pending
Okanagan Helicopters Ltd.	ATC Decision No. WD-6854 dated Aug. 6, 1982 which granted Holmes Helicopter Ltd. Classes 4 and 7 Group A-RW authorities from a base at Golden, B.C.	Dec. 21	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE				
Speedway Express	MVTC Decision No. MV-ARFA-188 dated Dec. 18, 1981 which denied them to receive subsidies under the A.R.F.A.R. for movements of certain transportation of goods by truck between points in the Atlantic Provinces and points in Qué.	April 20	Denied	
CN/CP Limited	MVTC Decision No. MV-ARFA-191(MV-82-4) dated June 9, 1982 and Order No. MV-1967-82 dated June 17, 1982 re the non-eligibility of subsidy payment on certain movements of peat moss to the U.S.	Oct. 27	Reviewable	Decision pending
WATER TRANSPORT COMMITTEE				
Inuvialuit Development Corporation	WTC Decision dated July 5, 1982, which granted Coastal Marine Ltd. a temporary operating licence for the transport of goods on the Mackenzie River.	Aug. 24	Denied	

Appendix Z
Review Committee

CASES FROM 1981

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Corporation of the District of Burnaby	RTC letter decision dated June 30, 1980 which assessed them the entire costs of the construction and maintenance of a crossing at m. 119.56, Cascade Subd., B.C.	Dec. 30/80	Reviewable (RTC)	Re-affirmed original decision
CN/CP Limited	RTC letter Decision dated Nov. 17, 1980 with respect to the cost of ownership on assets provided by the Federal Government under the Prairie branch line rehabilitation program.	Mar. 10/81	Reviewable (RTC)	Re-affirmed original decision
Ontario Ministry of Transportation & Communications	RTC Decision dated Oct. 23, 1980 in which the committee was of the view that it didn't have jurisdiction to intervene in the matter of private siding rentals charged by the railways to various industries.	Mar.30/81	Decision stayed pending further action of RTC	Decision pending
Air Atonabee Ltd.	ATC Order No. 1981 A-314 dated June 17, 1981 which cancelled their Licences Nos. A.T.C. 2140/72(C) and A.T.C. 462/72 (CF) in respect of their Group A authority.	July 30/81	Reviewable (ATC)	Re-affirmed original decision
Westwind Aviation Ltd.	ATC Decision No. 6454 dated May 20, 1981 which denied them Class 4 Groups A & B authority from a base at Dawson Creek, B.C.	Aug. 5/81	Reviewable (ATC)	Re-affirmed original decision
Spur Aviation Ltd.	ATC Decision 6455 dated May 25, 1981 which denied them Class 4 Groups A, B and C authorities under Licence A.T.C. 2307/74(C) from a base at Yellowknife, N.W.T.	Nov. 13/81	Reviewable (ATC)	Re-affirmed original decision

Appendix AA
Review Committee

HEARINGS, 1982

Applicant	Application	Date of Hearing	Review Action
CN/CP Limited	MVTC Decision No. MV-ARFA-191(MV-82-4) dated June 9, 1982 and Order No. MV-1967-82 dated June 17, 1982 re the non-eligibility of subsidy payment on certain movements of peat moss to the U.S.	Dec. 15	Decision pending

Appendix BB
Review Committee

MINISTER OF TRANSPORT
 JUDGEMENTS, 1982

Appellant	Matter	Date of Judgement	Judgement
Futura Airlines Ltd.	ATC Order 1982-A-78 dated Feb. 14, 1982 which suspended their Licence Nos. A.T.C. 2550/76(C) and A.T.C. 552/76(CF) for a period of thirty days from the date of the Order.	March 10	Denied
Aviation Portneuf Ltée	ATC Decision 6376 & Order No. 1981-A-114 which cancelled their Licence No. ATC 3055/79(C) authorizing them to operate a Class 4 Group A from a base at St-Raymond (Lac Sept-Iles) Qué.	April 29	Modified original decision
Calm Air International Ltd.	ATC Decision No. 6564 dated Oct. 7, 1981 portion of that Decision which granted Northwest Territorial Airways Class 2 Group F authority serving Rankin Inlet and Winnipeg.	April 27	Denied
Air Switch Ltd.	ATC Decision 6535 dated Aug. 24, 1981 which denied them Classes 4, 7 and 9-4 Groups C and D authority from a base at Medicine Hat, Alta.	May 10	Denied
Stewart Lake Airways Ltd.	ATC Decision 6512 dated Aug. 3, 1981 which denied them Class 4 Groups A & B authorities from base at Muskrat Dam, Ont.	May 17	Modified original decision
Air B.C. Ltd. (June 5/81)	ATC Decision 6440 which denied them authority to operate Class 2 Groups B & C between Vancouver and Powell River, B.C.	May 17	Denied
Nolisair International	ATC Decision 6345 which denied them Class 9-4 Group G authority from a base at Montréal, Qué.	May 20	Sent to CTC for review Decision pending
Petro-Canada Exploration Inc.	ATC Telex Decision dated Aug. 28, 1981 which prohibited Worldways Canada Inc. to carry local traffic between the points St. Johns, Gander and Goose Bay, Nfld.	May 31	Denied
Sept-Iles Aero Club	ATC Order 1982-A-223 dated April 26, 1982 which suspended their Licence No. A.T.C. 1480/63(C) for a period of thirty days.	June 30	Denied
Regionair	Review Committee Decision dated June 17, 1982 which upheld ATC Orders 1982-A-238 and 239 suspending their Licence No. A.T.C. 32/46(C) for a period of fourteen days.	July 6	Modified original decision
Liftair International Ltd.	ATC Order No. 1982-A-246 dated May 13, 1982 which suspended their Licence No. A.T.C. 861/57(H) for a period of fifteen days.	June 11	Denied

Appellant	In the Matter of	Date of Judgement	Judgement
Norcanair/Transportation Agency of Saskatchewan	Review Committee decision dated March 3, 1982 which denied Norcanair's application for review of ATC Order No. 1981-A-671 which granted High-Line Airways Class 4 and 9-4 Group E authority.	July 26	Denied
Aéropro Inc.	Review Committee decision dated Sept. 28, 1981 which denied their application by review of ATC Decision No. 6470 dated June 16, 1981 denying their application for Class 4 and 9-4 Group B authority.	July 29	Denied
Kelowna Flightcraft Ltd.	ATC Decision No. 6646 dated Jan. 26, 1982 which denied them Class 4 Group F authority from a base at Kelowna, B.C.	Sept. 5	Sent back to CTC for review Modified original decision
Air Caravane (Québec)/ 97697 Canada Inc.	Review Committee Decision dated Sept. 28, 1981 which denied their application for review of ATC Order No. 1981-A-334 which deleted Condition No. 2 of Air Alma's Licence No. ATC 3090/80(NS).	Sept. 5	Denied
Air Caravane (Québec)	Review Committee telex decision dated Aug. 1, 1981 which dismissed their application for review of ATC Order No. 1981-A-309 cancelling their Class 2 Group D authority serving Montréal, Alma and Roberval/Dolbeau, Qué.	Sept. 5	Denied
97697 Canada Inc.	ATC Decision 6385 which authorized Air Alma Inc. to amend its Licence No. ATC 3090/80(NS) by adding Group C authority and the point Roberval/Dolbeau, Qué.	Sept. 5	Denied
Air Ontario Limited (form. Great Lakes)	Review Committee Decision April 22/81 which denied them authority to add the point Montréal to Licence No. ATC 1641/66(NS).	Nov. 1	Modified original decision
Propair Inc./Société d'aménagement de l'Outaouais/Ministère des transports du Québec	ATC Decision No. 6707 dated March 23, which granted Bradley Air Services a Class 2 Group E authority serving the points Ottawa, Val d'Or and Rouyn-Noranda.	Dec. 13	Sent back to CTC for review. Decision pending

Appendix CC
Research Branch

138 PUBLIC RESEARCH REPORTS

1982

Report Number	Title
82-01E	Liner Conference Freight Index for Canadian exports.
82-02E	The Low Priced Air Fare Review: A Three Year Perspective.
82-03E	Multimodal Transport in Canadian International Trade.
82-04E	The For-Hire Trucking Industry in the Atlantic Provinces: A Regional Perspective.
82-05E	Rail Freight Rates and Food Prices: A Preliminary Examination.
82-06E	An Analysis of Railway Transport Committee Decisions 1967-1980.
82-07E	Maritime Transport of Bulk Commodities in Canadian Trade: Some Basic Data in the Context of United Nations Initiatives.
82-08E	An Economic Rationale for Cost Apportionment in Grade Separation Projects.
82-09E	Competition and Regulation in the Railway Freight Industry.
82-10E	Rail Technology in the Twentieth Century.

1981

Report Number	Title
81-01E	Local Air Services in Canada's North 1970, 1975, 1978.
81-02E	Impact of Rail Rationalization Proposals on the Net Income Position of the Grain Producer in Saskatchewan.
81-03E	Hudson's Bay Railway Interchange Study.
81-04E	The Basic Economics of Air Carrier Operations.
81-05E	The Market Potential for Canadian Registered Vessels Capable of Carrying Both Greak Lakes and Ocean Cargoes.
81-06E	Incremental Cost Implications of an Off-track Elevator at Valleyview.
81-07E	Unit Toll Licences and Airline Conduct: The Extent of Competition.

OTHER RESEARCH PUBLICATIONS

Research Seminar Series, Fall 1981.

Canadian Perspectives on the UNCTAD Code of Conduct for Liner Conferences: Proceedings.

Research Seminar Series, Spring 1981.

Transport Review: Trends and Selected Issues, 1981.

Commission canadienne des transports

Canadian Transport Commission

RAPPORT ANNUEL 1982

Canada

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1983
N° de cat. TT 1-1982
ISBN 0-662-52279-6

Commission canadienne des transports | Canadian Transport Commission

L'honorable Jean-Luc Pepin,
Ministre des Transports,
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la Loi nationale sur les transports, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le seizième rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour l'année terminée le 31 décembre 1982.

Agréez je vous prie, Monsieur le Ministre, l'assurance des mes sentiments distingués.

Le Vice-Président de la
Commission canadienne des transports,

J.T. Gray

Membres de la Commission canadienne des transports 1982

Président : l'hon. E.J. Benson[1]

Vice-président : J.T. Gray

Vice-président (Recherche) : Yves Dubé

Commissaires :

M.D. Armstrong	J.A.D. Magee
R.A. Azzie	J.M. McDonough
J.-L. Bourret	R.J. Orange
Gérald Drainville	Anne-Marie Trahan
D.H. Jones	J.F. Walter
Paul Langlois	B.R. Wolfe

Secrétaire de la Commission : D.W. Foley

Comités	Présidents
Transports aériens	M.D. Armstrong
Transport par pipeline de denrées	D.H. Jones[2]
Politique en matière de transport international	J.M. McDonough
Transports par véhicule à moteur	Gérald Drainville[2]
Transports par chemin de fer	J.A.D. Magee[2]
Révision	J.T. Gray
Transports par eau	Paul Langlois[2]

[1]Fin de mandat le 31 août 1982
[2]Nomination le 23 février 1982

Adresse postale

Ottawa K1A 0N9
Tél.: 819-997-6567
Telex: 053-4254

Emplacement

Les Terrasses de la Chaudière
15, rue Eddy
Hull (Québec)

Table des matières

Commission canadienne des transports. 1

Division de l'Ouest. 13

Comité des transports par chemin de fer. 21

Comité des transports aériens. 35

Comité des transports par eau. 47

Comité des transports par véhicule à moteur. 55

Comité de la politique en matière de transport international. 61

Comité des transports par pipeline de denrées. 65

Comité de révision. 71

Direction de la recherche 75

Direction de l'exploitation et des tarifs. 81

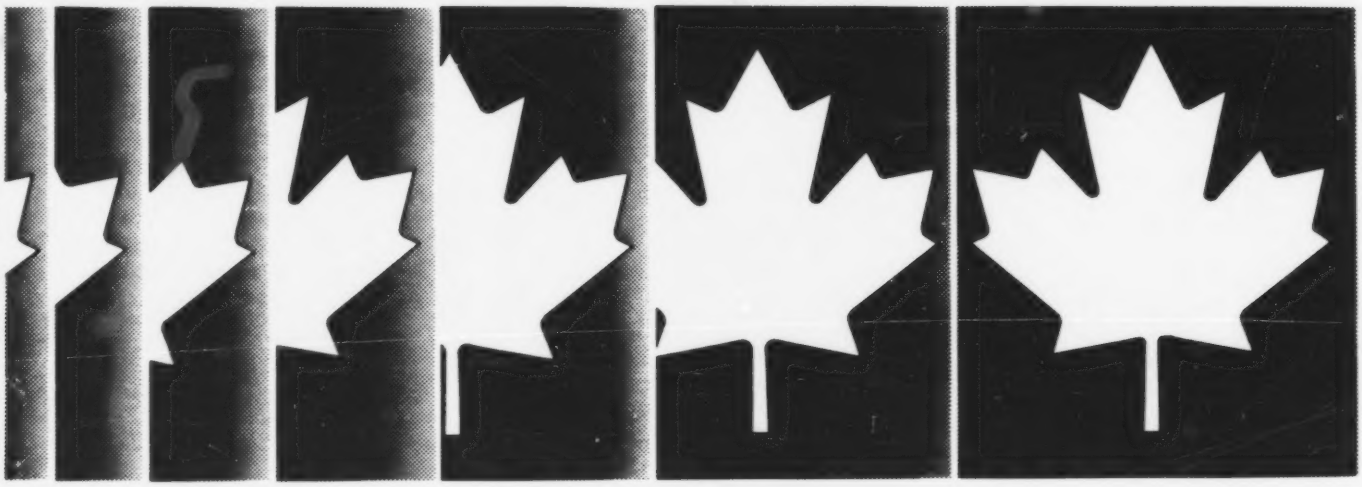
Appels à la Cour fédérale. 87

Annexes. 95

Commission canadienne des transports

". . . un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada . . ."

Article 3 de la Loi nationale sur les transports



Introduction

Créée le 19 septembre 1967, en vertu de la Loi nationale sur les transports, la Commission canadienne des transports (C.C.T.) réglemente le transport au Canada qui est de compétence fédérale.

La Commission est le résultat de la fusion de la Commission des transports du Canada, de la Commission des transports aériens et de la Commission maritime canadienne. La Division de l'Ouest a été établie à Saskatoon, en 1979.

La C.C.T. exécute toutes les fonctions que lui confère la Loi nationale sur les transports, la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur l'aéronautique, la Loi sur les transports, et d'autres lois. Elle est une cour administrative et ses décisions ont force exécutoire, mais peuvent toutefois être examinées par son propre Comité de révision, ou portées en appel devant la Cour fédérale du Canada s'il s'agit de droit ou de compétence, ou devant le ministre des Transports s'il s'agit d'une décision finale de la Commission concernant une demande a) de permis en vertu de la Loi sur l'aéronautique, pour exploiter un service aérien commercial, b) de permis en vertu de la Loi nationale sur les transports pour exploiter une entreprise de transport par véhicule à moteur, c) de permis en vertu de la Loi sur les transports, s'il s'agit de transport par eau, ou d) d'un certificat de commodité et de nécessité publiques en vertu de la Loi nationale sur les transports à l'égard d'un pipeline de denrées et, dans tous les cas, devant le gouverneur en conseil.

La Commission est formée d'au plus 17 commissaires, dont un président, un vice-président chargé de la surveillance du travail des comités de la Commission et des questions de droit, et un second vice-président à qui il incombe de diriger les programmes de recherche.

Les pouvoirs et devoirs de la Commission sont répartis entre sept comités et deux directions. Cinq de ces comités réglementent le transport par chemin de fer, par air, par eau, par véhicule à moteur et par pipeline de denrées. Un autre est chargé des révisions et des appels, et le dernier s'occupe des questions de politique en matière de transport international. Les directions sont responsables des questions d'exploitation et de tarifs, ainsi que de la recherche.

Au cours de 1982, les comités de la C.C.T. ont rendu 560 décisions et délivré 3 051 ordonnances; ils ont tenu 71 audiences en 121 jours de séances.

Points saillants de 1982

Sécurité

Une augmentation importante du nombre d'accidents aux passages à niveau en Alberta, en 1981, a incité le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) à instituer une enquête en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer. Dix accidents survenus au cours d'une période donnée ont été choisis, dont cinq à des passages à niveau du CN, et cinq à des passages à niveau de CP Rail. Dans un rapport publié le 16 août de cette année, le comité est arrivé à la conclusion que le manque de sensibilisation et de prudence des chauffeurs était à la source de la plupart des accidents qui ont fait l'objet de l'étude. Le rapport formulait des recommandations spécifiques à l'égard de chacun de ces accidents, et 10 recommandations générales en vue de la prévention des accidents à tous les passages à niveau. Bon nombre de ces recommandations ont déjà été mises en oeuvre.

Le C.T.C.F. a continué de surveiller la mise en oeuvre des recommandations contenues dans la décision de justification qu'il avait rendue en 1981 après la publication du "Rapport d'enquête sur l'accident ferroviaire de Mississauga" du juge Samuel G.M. Grange. Dans cette décision, non seulement le comité a-t-il adopté une partie des recommandations du rapport, mais il est allé plus loin et a ordonné la mise en oeuvre de 18 mesures de sécurité pour protéger le public tout en sauvegardant la position concurrentielle des chemins de fer par rapport aux autres modes de transport.

En 1982, 673 accidents sont survenus aux passages à niveau, dont 75 accidents fatals, une réduction de 10 pour cent par rapport à l'année passée. Bien que la réduction des trafics ferroviaire et routier expliquent en partie cette amélioration, une part du crédit est attribuable au programme de sécurité appelé "Gareautrain", lancé il y a deux ans pour sensibiliser le public aux dangers des passages à niveau. Ce

programme est parrainé par l'Association des chemins de fer du Canada et par Transports Canada en collaboration avec le Conseil canadien de la sécurité et la Commission canadienne des transports.

Le C.T.C.F. a publié une étude sur le transport ferroviaire des marchandises dangereuses dans l'agglomération de Vancouver. Il a aussi entrepris une étude semblable dans l'agglomération de Toronto.

Tarifs aériens

Au début de l'année, le Comité des transports aériens (C.T.A.) a commencé une étude détaillée sur l'incidence des tarifs très réduits après que des transporteurs eurent signalé le fait que la réduction des tarifs, telle qu'elle était pratiquée au Canada, avait atteint un point où les pertes de revenus commençaient à menacer la stabilité du système intérieur de transport aérien régulier. Le rapport final de cette étude devrait paraître au printemps de 1983.

Quand la situation s'est détériorée au début de l'été, le comité a proposé une série de conditions applicables aux tarifs très réduits et a demandé aux transporteurs aériens de justifier pourquoi ces tarifs ne devraient pas être assujettis aux conditions proposées. Sur réception des observations des compagnies aériennes et d'autres parties intéressées, le comité a tenu une audience publique en juillet.

Les conditions provisoires, fondées sur les éléments de preuve reçus au cours de l'audience, ont été annoncées au mois d'août et sont entrées en vigueur le 1er novembre 1982. Elles exigent que les transporteurs intérieurs à horaire fixe qui réduisent les tarifs réguliers de plus de 25 pour cent, exigent un vol de retour obligatoire, des réservations faites 14 jours à l'avance, et un vol de retour au plus tôt le premier dimanche suivant la date de départ. D'autres conditions exigent des passagers un supplément minimum de 30 $ pour le choix d'une date de retour, et un montant minimum de 30 $ si les réservations sont changées ou annulées. Ces conditions ne s'appliquaient pas aux réductions de tarifs de classe touriste de 25 pour cent ou moins, aux tarifs jeunesse sans garantie, aux tarifs de l'âge d'or ou aux tarifs enfants.

Les conditions provisoires pourront être modifiées quand le comité aura terminé son étude.

Pipelines de denrées

Le Comité des transports par pipeline de denrées a tenu une audience publique en novembre pour entendre la première demande de certificat de commodité et de nécessité publiques déposée à l'égard d'un pipeline de vapeur surchauffée à haute pression allant d'une usine à Edmundston (N.-B.) jusqu'à une autre usine située à Madawaska dans le Maine (É.-U.). La partie II de la Loi nationale sur les transports confère au comité ses pouvoirs et, dans les cas de pipelines combinés qui transportent soit du pétrole, soit du gaz naturel combiné à d'autres marchandises solides, liquides ou gazeuses, la compétence du comité peut être partagée avec l'Office national de l'énergie.

La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes

Cette loi est entrée en vigueur le 1er avril 1979 et expirera le 31 mars 1984 à moins que sa durée ne soit prolongée par proclamation pour une autre période d'au plus cinq ans. Les conférences maritimes sont des cartels et, comme tels, leur exploitation violerait la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions sans la protection de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Les membres du Comité des transports par eau ont parcouru le pays pour tenir des audiences publiques à Halifax, Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver et faire enquête sur l'efficacité de la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes. Le comité a fait rapport de ses constatations qu'il a soumises à l'étude du gouvernement fédéral à la fin de l'année.

Acquisitions

Le Comité des transports par eau, conformément à l'article 27 de la Loi nationale sur les transports, a entamé une enquête sur une série de transactions concernant l'acquisition, par les Chemins de fer Nationaux du Canada, d'intérêts dans les affaires du Groupe de compagnies *CAST*, et prévoit tenir des audiences à cette fin au début de 1983.

Les handicapés

Au nombre de nombreuses questions concernant le transport des handicapés dont s'est occupé le Groupe consultatif spécial du transport des handicapés créé par la Commission en 1980, deux ont une importance particulière.

Une décision rendue en mars par le Comité des transports aériens (C.T.A.) affirmait que, de l'avis du comité, il est discriminatoire d'exiger que la personne handicapée paie un tarif supplémentaire pour une escorte qui, conformément aux exigences du tarif du transporteur aérien, doit l'accompagner, ou qu'une personne obèse paie plus d'un tarif si, en raison de son obésité, elle a besoin d'un second siège. Le C.T.A., cependant, a déterminé qu'il faut d'abord élaborer un cadre administratif approprié pour reconnaître les passagers handicapés. Par la suite, l'Association canadienne des transporteurs aériens a présenté une demande en révision de la décision, et l'affaire était encore devant le Comité de révision à la fin de l'année. Quoi qu'il en soit, le groupe consultatif spécial a continué ses travaux sur la question de la détermination des handicapés et la C.C.T. a maintenant accepté, en principe, le concept d'une carte multimodale qui serait émise par la Commission si les transporteurs et les handicapés sont d'accord que cette méthode serait administrativement bénéfique aux deux parties.

À la suite de l'enquête de 1981 sur le service d'autocars *Roadcruiser* à Terre-Neuve, le Comité des transports par véhicule à moteur (C.T.V.M.), qui a compétence en la matière, a formé un Comité consultatif sur le transport des handicapés par *Roadcruiser* à Terre-Neuve. Le comité consultatif est présidé par la C.C.T. et comprend des représentants des handicapés, des personnes âgées, de la Commission canadienne des transports, de Transports Canada et de *Roadcruiser*. Le comité a recommandé des améliorations au service existant dont certaines sont en voie d'exécution et d'autres sont à l'étude en vue de leur mise en oeuvre future. Si le gouvernement affecte les fonds nécessaires, le comité examinera la mise sur pied, à titre d'essai, d'un nouveau service qui serait exploité par *Roadcruiser* pour les handicapés et les non-handicapés à la fois.

Gestion

Grâce aux conseils et à l'aide financière reçus du Bureau du contrôleur général, des progrès importants ont été réalisés dans la mise en oeuvre du plan d'action de la Commission qui porte sur l'amélioration de ses pratiques et de ses contrôles de gestion.

Voici le travail accompli en 1982:

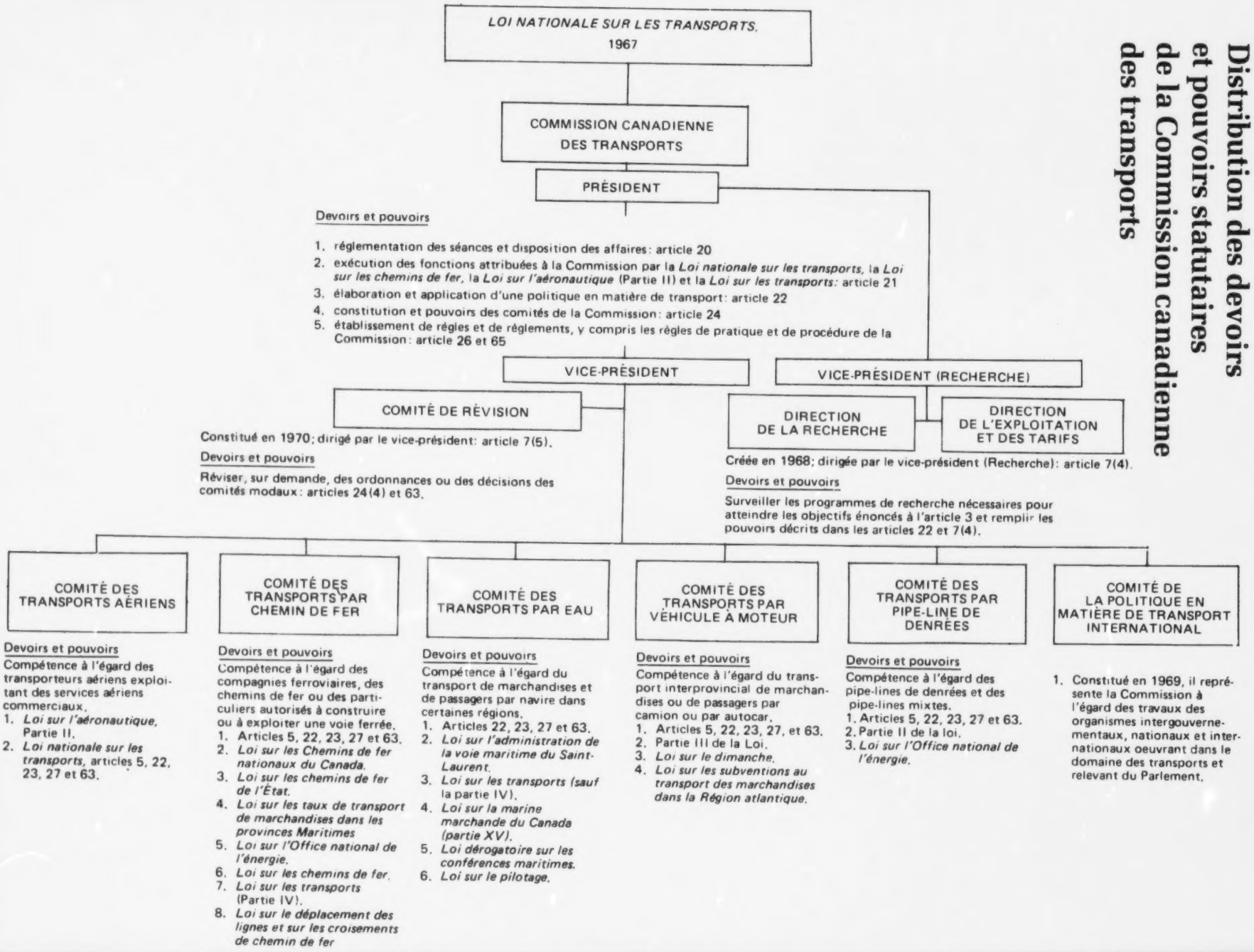
- réorganisation de toutes les fonctions de soutien administratif (sauf l'administration du personnel) dans la nouvelle Direction du contrôleur;
- établissement d'une fonction de vérification interne;
- élaboration d'un cadre de planification opérationnelle; et
- amélioration du système d'évaluation de l'employé et du processus de dotation.

Les autres travaux entrepris au cours de l'année ont pour objet:

- de perfectionner la fonction d'évaluation des programmes;
- de renforcer les politiques et les systèmes de la Commission concernant le contrôle financier, la planification des ressources humaines, la gestion de l'informatique et autres fonctions de soutien administratif;
- d'améliorer la planification opérationnelle en établissant une définition des indicateurs de rendement et du niveau de service à l'égard des activités de la Commission;
- d'élaborer des systèmes nouveaux ou améliorés d'information de gestion; et
- d'élaborer des programmes de formation à l'intention des gestionnaires et du personnel de soutien dans le domaine des principes et des pratiques de gestion des finances et du personnel.

Il est prévu que la mise en oeuvre du plan d'action sera terminée d'ici la fin de l'année financière 1984-1985 du gouvernement.

Distribution des devoirs et pouvoirs statutaires de la Commission canadienne des transports



Bureaux régionaux de la CCT

Commission canadienne
des transports
C.P. 11148
1055, rue West Georgia, Suite 1740
VANCOUVER (C.-B.)
V6E 3P3
Tél.: 604-666-1011

Commission canadienne
des transports
220, 4ième avenue S.E., Suite 372
B.P. 2917
Station "M"
CALGARY (Alberta)
T2P 3C3
Tél. 403-231-4811

Commission canadienne
des transports
303, rue Main, Suite 301
WINNIPEG (Manitoba)
R3C 3G7
Tél.: 204-949-4214

Commission canadienne
des transports
65 est, rue Adelaide, 5ième étage
TORONTO (Ontario)
M5C 1K6
Tél. : 416-369-4821

Commission canadienne
des transports
685, rue Cathcart, Suite 702
MONTREAL (Québec)
H3B 1M7
Tél.: 514-283-5722

Commission canadienne
des transports
Terminal Plaza Building
1222, rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick)
E1C 1H6
Tél.: 506-388-7040

Division de l'Ouest de la CCT

Commissaire principal J.M. McDonough
Commissaire B.R. Wolfe

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
350, 3ième avenue nord, 3ième étage
SASKATOON (Saskatchewan)
S7K 5G7

Tél. : 306-665-5201
Telex : 074-2693

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
33, rue South Court, Pièce 323
C.P. 2174, Station "P"
THUNDER BAY (Ontario)
P7B 5E8

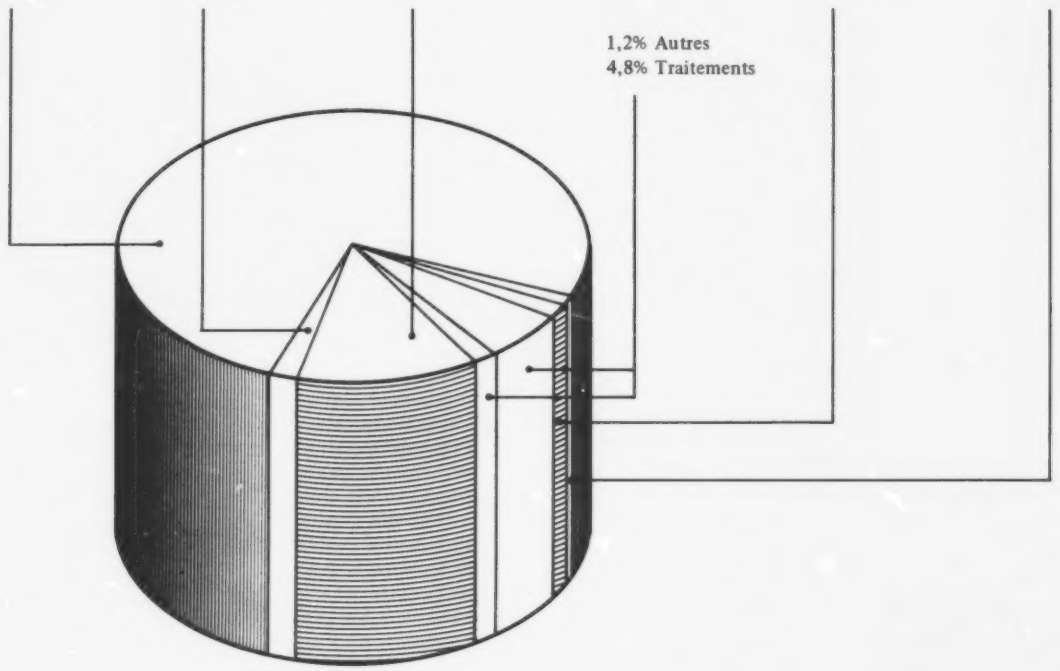
Tél.: 807-345-0222
Telex: 073-4163

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
1055, rue West Georgia, Suite 1836
C.P. 11148
VANCOUVER (C.-B.)
V6E 3P3

Tél.: 604-666-2633
Telex: 04-508523

Estimation des dépenses budgétaires pour 1982*

Paiements statutaires versés en vertu de la Loi sur les chemins de fer	Paiements versés en vertu de la Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes	Paiements statutaires versés en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	Administration	Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer	Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux
$469 955 000 ($316 329 000)	$10 553 000 ($9 896 000)	$58 133 000 ($53 150 000)	$35 098 000 ($30 136 000)	$8 551 000 ($6 117 000)	$1 605 000 ($1 128 000)
80,5%	**1,8%**	**9,9%**	**6%**	**1,5%**	**0,3%**



*Note: Les chiffres entre parenthèses sont pour l'année 1981. Les paiements statutaires sont expliqués en détail dans les diverses sections du rapport.

Comparaisons — Subventions

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

	1982 ($000's)	1981 ($000's)	Augmentation (Baisse)
Paiements statutaires versés en vertu de la Loi sur les chemins de fer	469 955	316 329	153 626
Paiements statutaires versés en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	58 133	53 150	4 983
Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux	1 605	1 128	477
Paiements versés en vertu de la Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes	10 553	9 896	657
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer	8 551	6 177	2 434
	548 797	**386 620**	**162 177**

Comparaisons — Utilisation des ressources

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

Activités	1982 ($000's)	1981* ($000's)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	5 888	5 209	679
Transports ferroviaires	13 440	11 535	1 905
Transports routiers	2 060	1 801	259
Autres transports	1 659	1 506	153
Recherche et analyses	4 956	4 441	515
Administration	7 095	5 644	1 451
	35 098	**30 136**	**4 962**

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par composante

Composantes	1982 ($000's)	1981* ($000's)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	4 905	4 441	464
Comité de la politique en matière de transport international	119	107	12
Comité des transports par véhicule à moteur	178	153	25
Comité des transports par chemin de fer	10 860	9 496	1 364
Comité des transports par eau	1 263	1 186	77
Division de l'Ouest	1 425	1 160	265
Direction de la recherche	3 218	3 134	84
Direction de l'exploitation et des tarifs	3 138	2 624	514
Administration et soutien	9 992	7 835	2 157
	35 098	**30 136**	**4 962**

*Les chiffres pour l'année 1981 sont révisés en répartissant les Contributions aux Régimes à prestations déterminées en proportion des Activités et des Composantes. Ces contributions se sont élevées à $2 808 000.

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par activité

Activités	1982	1981	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	143,0	141,6	1,4
Transports ferroviaires	276,9	264,3	12,6
Transports routiers	62,3	64,1	(1,8)
Autres transports	35,6	36,8	(1,2)
Recherche et analyses	91,4	97,8	(6,4)
Administration	174,2	183,1	(8,9)
	783,4	**787,7**	**(4,3)**

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par composante

Composantes	1982	1981	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	126,7	125,7	1,0
Comité de la politique en matière de transport international	2,0	1,4	,6
Comité des transports par véhicule à moteur	3,0	3,2	(,2)
Comité des transports par chemin de fer	230,5	220,2	10,3
Comité des transports par eau	28,8	30,7	(1,9)
Division de l'Ouest	26,3	22,4	3,9
Direction de la recherche	58,6	67,8	(9,2)
Direction de l'exploitation et des tarifs	89,5	88,2	1,3
Administration et soutien	218,0	228,1	(10,1)
	783,4	**787,7**	**(4,3)**

Tableau comparatif des salaires par activité

Activités	1982 ($000's)	1981* ($000's)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	5 074	4 285	789
Transports ferroviaires	10 919	9 217	1 702
Transports routiers	1 870	1 666	204
Autres transports	1 368	1 243	125
Recherche et analyses	3 833	3 515	318
Administration	5 231	4 644	587
	28 295	**24 570**	**3 725**

Tableau comparatif des salaires par composante

Composantes	1982 ($000's)	1981* ($000's)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	4 361	3 686	675
Comité de la politique en matière de transport international	90	69	21
Comité des transports par véhicule à moteur	117	108	9
Comité des transports par chemin de fer	9 132	7 736	1 396
Comité des transports par eau	1 072	1 003	69
Division de l'Ouest	897	694	203
Direction de la recherche	2 583	2 472	111
Direction de l'exploitation et des tarifs	2 747	2 386	361
Administration et soutien	7 296	6 416	880
	28 295	**24 570**	**3 725**

*Les chiffres pour l'année 1981 sont révisés en répartissant les Contributions aux Régimes à prestations déterminées en proportion des Activités et des Composantes. Ces contributions se sont élevées à $2 808 000.

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par activité

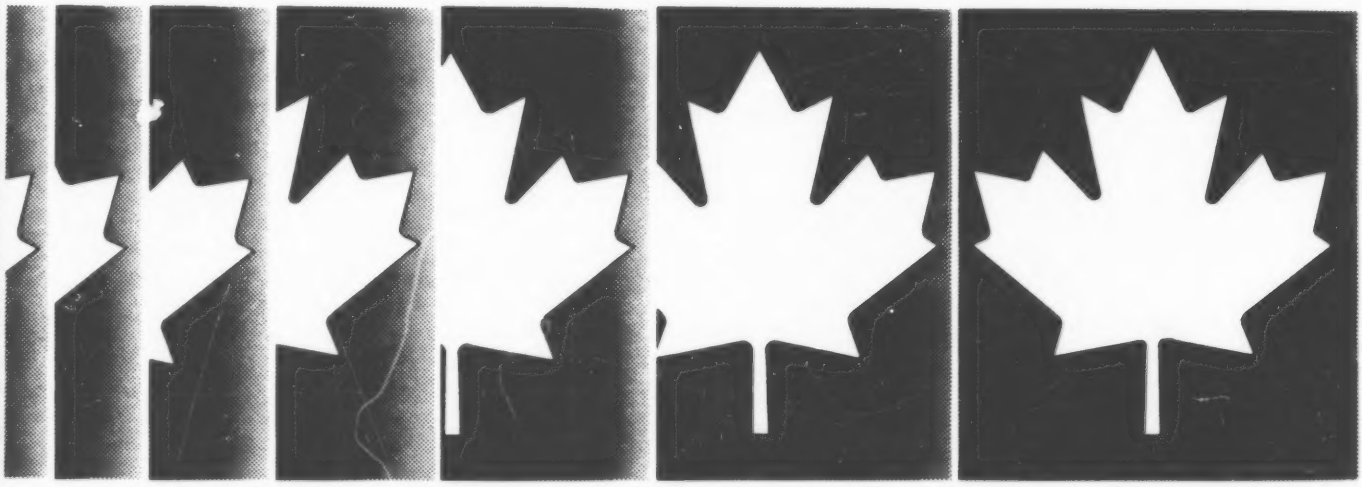
Activités	1982 ($000's)	1981 ($000's)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	814	924	(110)
Transports ferroviaires	2 521	2 318	203
Transports routiers	190	135	55
Autres transports	291	263	28
Recherche et analyses	1 123	926	197
Administration	1 864	1 000	864
	6 803	**5 566**	**1 237**

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par composante

Composantes	1982 ($000's)	1981 ($000's)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	544	755	(211)
Comité de la politique en matière de transport international	29	38	(9)
Comité des transports par véhicule à moteur	61	45	16
Comité des transports par chemin de fer	1 728	1 760	(32)
Comité des transports par eau	191	183	8
Division de l'Ouest	528	466	62
Direction de la recherche	634	662	(28)
Direction de l'exploitation et des tarifs	391	238	153
Administration et soutien	2 697	1 419	1 278
	6 803	**5 566**	**1 237**

Division de l'Ouest

Commissaire principal J.M. McDonough
Commissaire B.R. Wolfe



Division de l'Ouest

La Division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports a été créée en mai 1979, par suite d'une décision du Cabinet et de la Commission selon laquelle celle-ci devrait être représentée dans l'Ouest.

Le bureau central de la division, situé à Saskatoon (Sask.), permet de rapprocher la Commission des résidents de l'ouest du Canada, et permet à ces derniers de recourir directement aux services de la Commission. La division facilite les communications avec les citoyens et les collectivités, l'industrie des grains, les transporteurs aériens et d'autres organisations et groupes intéressés qui demandent de l'information, ou qui présentent des requêtes ou des plaintes à la Commission.

Depuis sa création, la Division de l'Ouest, en interprétant activement son rôle et ses fonctions, a sensibilisé le public aux activités de la Commission et l'y a fait participer plus efficacement.

Transport par chemin de fer

Embranchements

En 1982, la Division de l'Ouest a tenu, en tout, 18 audiences publiques sur des requêtes en abandon d'embranchements dans les Prairies. Quatorze décisions ont été prises à ce sujet au cours de l'année. (Voir les annexes A et B)

De surcroît, une autre décision a approuvé la construction d'un nouvel embranchement, deux décisions concernaient des questions soulevées en vertu de l'article 53 de la Loi nationale sur les transports et de l'article 20 de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, et une dernière portait sur une motion du gouvernement de la Saskatchewan qui visait à reporter toutes les décisions en instance au sujet des demandes d'abandon d'embranchements.

La Division de l'Ouest a également publié les trois rapports suivants au cours de l'année:

- Rapport du groupe consultatif sur le service expérimental de trains de voyageurs Regina-Prince-Albert;
- Rapport sur la requête du CN en vue de centraliser des agences et de fermer des gares (Phase II du Programme de servocentre) dans divers endroits du Manitoba;
- Rapport et recommandations de l'enquête menée en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer par rapport au déraillement d'un train de marchandises du CN dans la subdivision Rivers, au Manitoba, le 10 janvier 1982.

Les embranchements des Prairies dont l'abandon a été ordonné au cours de l'année totalisaient 333,14 milles; les embranchements dont on a ordonné le maintien totalisaient 44,52 milles; et les nouvelles voies ferrées dont la construction a été ordonnée totalisaient 11,4 milles.

La division a également émis 364 ordonnances traitant des dispositifs automatiques de protection, des passages à niveau, de l'abandon de voies, et de la construction de nouvelles voies.

En 1982, dans le cadre du programme des embranchements, on a tenu des audiences publiques sur toutes les requêtes en abandon qui n'avaient pas encore été réglées. Deux audiences qui ont été ajournées seront reconvoquées au début de 1983.

Autres embranchements

En mai, la division a tenu une audience publique pour étudier une requête de CP Limitée visant la construction d'un nouvel embranchement d'environ 11,4 milles près de Fort Saskatchewan, en Alberta. La décision approuvant la demande a été publiée le 14 juillet 1982. Le nouvel embranchement a été ouvert à la circulation par une ordonnance émise le 9 décembre 1982.

Programme de remise en état des embranchements

En mai 1981, Transports Canada et la Commission canadienne des transports ont conclu une entente officielle en vertu de laquelle la Division de l'Ouest de la Commission a désormais la responsabilité de toutes les vérifications financières et inspections techniques effectuées au titre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

Le programme de remise en état des embranchements des Prairies, qui a été mis au point par le gouvernement canadien, a pour objet de remettre en état ou d'améliorer quelque 5 600 milles d'embranchements servant au transport des grains au sein du réseau ferroviaire permanent de l'Ouest canadien; il s'est poursuivi en 1982. Une fois les embranchements remis en état, des wagons de marchandises pesant jusqu'à 220 000 livres pourront y circuler toute l'année à une vitesse de 30 milles à l'heure. Au 31 mars 1982, les dépenses à cet égard se chiffraient à environ 317 millions de dollars.

En 1981, deux contrats ont été adjugés pour la vérification des dépenses et l'inspection technique des travaux réalisés dans le cadre de ce programme entre septembre 1977 et le 31 mars 1981. En outre, les inspections techniques de tous les travaux effectués en 1981 et en 1982 sont maintenant terminées; elles ont été effectuées par des experts-conseils travaillant étroitement avec le personnel des bureaux régionaux du Comité des transports par chemin de fer à Winnipeg et à Calgary. Un autre contrat de vérification des dépenses encourues entre avril 1981 et le 31 mars 1984 sera adjugé en 1983.

D'après des estimations à long terme, le programme entier devrait prendre fin en 1992, et coûter au total 1,6 milliard de dollars. Cependant, pour l'instant, le programme n'a pas été encore officiellement prolongé au-delà de mars 1984.

Projets de déplacement des voies ferrées

En 1981, la Division de l'Ouest a reçu un projet de déplacement de voies ferrées de la ville de Lethbridge (Alb.). La requête a été agréée; le projet est maintenant terminé et la nouvelle gare de triage, qui est située à quelques milles à l'ouest de la ville, est maintenant en pleine activité.

La Division de l'Ouest a continué de participer à l'exécution de projets de déplacement de voies ferrées à Regina et à Yorkton, en Saskatchewan. La requête en déplacement (Phase I) de Regina est en cours d'élaboration par la ville de Regina et devrait être présentée à la Commission au début de 1983. Le comité technique est présidé par un membre du personnel de la Division de l'Ouest et se compose d'autres représentants de la Commission, des chemins de fer, de la ville de Regina et de la province de la Saskatchewan.

Projet de Rogers Pass de CP Rail

Le projet de Rogers Pass, qui avait été approuvé par la Commission en décembre 1981, s'est poursuivi selon le calendrier prévu par CP Rail. Il permettra de réduire la pente vers l'ouest et d'augmenter la capacité de la voie principale jusqu'au Pacifique. Il s'agit d'un projet d'amélioration des voies à Rogers Pass (C.-B.), qui doit être exécuté sur une période de trois ans et demi à un coût d'environ 500 millions de dollars, et qui prévoit la construction de 21 milles de voies ferrées principales, de deux tunnels, l'un de neuf milles et l'autre d'un mille de longueur, ainsi que de 11 ponts.

La Division de l'Ouest dirige un groupe de travail chargé de veiller au respect, par la compagnie ferroviaire, des conditions prévues dans la décision. Comme un grand nombre de ces conditions ont trait à des considérations d'ordre environnemental visant à réduire au minimum les risques d'altérer l'aspect physique du Parc Glacier, un groupe de surveillance de l'environnement composé de représentants de Parcs Canada, de CP Rail et de la Commission a été mis sur pied et chargé d'étudier et d'approuver tous les travaux avant qu'ils ne soient exécutés. Tous les membres du groupe de travail de la Commission font partie de ce groupe de surveillance.

Coordination du transport des vracs

Les bureaux régionaux de Thunder Bay et de Vancouver continuent de contribuer activement à l'établissement de nouveaux records dans le domaine du transport des grains destinés aux marchés d'exportation. Malgré de nombreux problèmes, notamment un incendie sur le pont du fleuve Fraser, des tempêtes importantes qui ont ralenti le transport vers la côte Ouest et des conflits de travail en Colombie-Britannique, des résultats exceptionnels ont été réalisés. Les tableaux qui suivent indiquent les volumes de grain acheminés.

Nombre total de wagons déchargés — Grain

1978/79	353 912
1979/80	400 362
1980/81	390 910
1981/82	434 419

Nombre total de tonnes transportées — Grain

(Millions de tonnes)

1978/79	21,79
1979/80	24,69
1980/81	24,83
1981/82	29,20

Des changements dans le parc ferroviaire ont contribué à ces résultats. En 1982, 1 280 nouveaux wagons-trémies ont été fournis par le gouvernement fédéral et mis en service. Un wagon-trémie couvert, en acier transporte près de 3 000 boisseaux de grains, comparativement à environ 2 000 boisseaux dans un wagon couvert classique, ce qui, en termes de tonnes transportées, se traduit par un meilleur rendement. Le tableau ci-dessous indique les changements survenus et prévus dans le parc ferroviaire:

Parc ferroviaire pour le transport du grain

	Wagons couverts	Wagons-trémies
1969	34 000 (100%)	—
1981	13 800 (50%)	13 800 (50%)
1982	10 700 (42%)	15 080 (58%)
1985 Projeté	9 000 (35%)	17 000 (65%)

Les prévisions relatives au trafic ferroviaire pour les années 80 démontrent l'importance sans cesse croissante du transport des grains. On prévoit en effet une augmentation globale de 58 pour cent du trafic, répartie comme suit: 92 pour cent dans les vracs et 32 pour cent dans les autres types de trafic. Du point de vue géographique, 70 pour cent de la hausse touchera l'Ouest canadien. Le tableau ci-dessous qui a été établi avant la crise économique de 1982, indique la tendance qui se manifestera, au cours des années 80, dans le transport des vracs à destination de l'Ouest:

Marchandises en vrac — Tous les modes

(Millions de tonnes)

1980	43
1985 Projeté	80
1990 Projeté	104

Étude sur le port de Vancouver

L'étude sur le port de Vancouver, réalisée conjointement par la Commission canadienne des transports, Transports Canada et les quatre provinces de l'Ouest, a pour objet de déterminer des façons d'accroître le volume de trafic ferroviaire acheminé dans le port, par l'amélioration globale des activités. Jusqu'à présent, le calendrier des réalisations a été respecté. La première étape de l'étude a consisté à recueillir et à analyser des données sur le trafic, à décrire les principales installations ferroviaires et portuaires et à déterminer les problèmes d'exploitation et de capacité. Au début de 1982, des experts-conseils ont été chargés de réaliser ces travaux, et leur rapport devait être prêt en décembre 1982. Cet objectif a été atteint.

Selon les plans établis, ces premiers rapports d'étapes doivent être analysés par les intéressés au début de 1983. Il faudra ensuite prendre le temps d'élaborer et d'évaluer en profondeur des solutions de rechange qui permettront de présenter des recommandations précises. Le projet, financé et dirigé par la Commission canadienne des transports, Transports Canada et les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, devrait être mené à terme d'ici un an et demi.

Étude sur le port de Thunder Bay

Cette étude, réalisée selon le modèle de l'étude de Vancouver et conçue pour évaluer la capacité future de manutention du trafic ferroviaire du port de Thunder Bay, est une initiative conjointe fédérale-provinciale. La Commission canadienne des transports, Transports Canada et les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Ontario y participent tous. Au cours de l'année, des données de base ont été recueillies en vue de la réalisation d'un inventaire du port. En décembre, on a commencé une description de ses caractéristiques opérationnelles. Ces travaux devraient être terminés au cours du premier trimestre de 1983.

Enquête sur les accidents

En août 1982, la Commission canadienne des transports a accepté le rapport et les recommandations de la Section des opérations des chemins de fer de la Division de l'Ouest et de la Direction des normes et du perfectionnement du siège social à Ottawa, au sujet du déraillement d'un train de marchandises du CN dans la subdivision Rivers, au Manitoba, le 10 janvier 1982. Cette enquête, réalisée en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer, a permis de conclure que l'accident avait été causé par une avarie aux voies ferrées.

L'enquête a également porté sur les événements qui ont précédé et qui ont suivi le déraillement. Bien qu'on ait déterminé que la sécurité du public avait été préservée, un certain nombre de recommandations ont été faites sur les points suivants:

- le transport de marchandises dangereuses en wagons incomplets;
- les spécifications relatives au matériel pour la construction de wagons-citernes;
- les informations à fournir aux équipes des wagons de tête par rapport aux marchandises dangereuses que le train transporte; et
- des questions relatives à l'entretien des voies ferrées.

Services voyageurs

En 1982, la division n'a tenu aucune audience publique sur des questions reliées aux services voyageurs. Mais elle n'est pas restée inactive pour autant.

Des rapports d'évaluation détaillés de cinq services voyageurs dans l'Ouest ont été présentés à VIA Rail qui devait soumettre ses commentaires avant la fin de l'année.

À la suite d'audiences publiques tenues en 1981 sur les services de trains de voyageurs dans le nord du Manitoba, VIA Rail a présenté un rapport évaluant la possibilité d'intégrer à son réseau ferroviaire un service d'autocars (rail-car) desservant les collectivités des régions éloignées. Le 21 mai 1982, VIA Rail, le CN, la province du Manitoba, la ville de Thompson, le *Northern Transportation Committee* et le *Greater Winnipeg Water District Railway* ont participé à une réunion tenue à Winnipeg et ayant pour but de discuter de différents moyens d'assurer un service de trains de voyageurs dans le nord du Manitoba et dans d'autres régions éloignées. Lors de la réunion, il a été décidé que la Commission canadienne des transports rédigerait un compte rendu des débats et proposerait un plan d'action. Le 4 octobre 1982, la Commission canadienne des transports a remis son rapport; elle y concluait que la meilleure façon de s'attaquer au problème serait de former un groupe de consultation chargé d'étudier plus avant le concept rail-car et d'autres moyens d'offrir un service de trains de voyageurs aux régions éloignées. D'autres réunions sont prévues au début de 1983.

En septembre 1982, le rapport définitif sur le service expérimental Prince Albert-Regina a été diffusé aux membres du groupe consultatif et à d'autres intéressés.

Les travaux préliminaires sur le service provisoire Edmonton-Calgary se sont poursuivis. VIA Rail a présenté une proposition de service qui a été diffusée, pour commentaires, aux chemins de fer et à d'autres intéressés. D'après leurs réactions, il a paru évident que certains problèmes opérationnels devaient être réglés. Par conséquent, il n'a pas été possible de respecter la date de mise en oeuvre proposée par VIA Rail, soit le 1er janvier 1983. Il faudra donc attendre que les problèmes soient évalués, soit au début de 1983.

Fermeture d'agences

En 1982, la division a procédé à une enquête spéciale sur la qualité des services du CN dans les régions ouest et nord du Manitoba. Le CN a été autorisé, par l'ordonnance nº WDR-00641 du 14 janvier 1982, à fermer un certain nombre d'agences et de gares. Au cours de l'audience publique qui avait été tenue en 1981, de nombreux pro blèmes et difficultés liés à la qualité du service et à son accessibilité avaient été soulevés. L'enquête de la division a permis de déterminer que les problèmes en question ont été corrigés, et aucune autre lacune au niveau des services n'a été relevée.

Des requêtes ont été présentées par le CN en 1981 en vue de centraliser certaines agences au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta et en

Colombie-Britannique. À la fin de l'année, il restait à rendre huit décisions sur des requêtes qui concernaient 44 gares.

Exploitation et tarifs

La Division de l'Ouest a été priée d'organiser des négociations informelles entre *Crown Zellerbach Ltd.* et le CN, et d'y participer elle-même, pour traiter du tarif du transport des copeaux de bois à pâte, de l'intérieur de la Colombie-Britannique vers Port Mann (C.-B.). Malheureusement, les discussions n'ont pas abouti et, par la suite, *Crown Zellerbach Ltd.* a présenté une requête officielle en autorisation d'interjeter appel en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports.

En 1982, le personnel de la Division de l'Ouest a assisté aux audiences publiques suivantes, et y a fourni de l'aide technique:

- requête de CP Rail en vertu de l'article 106 de la Loi sur les chemins de fer en vue de construire un embranchement menant à Fort Saskatchewan (Alb.); l'audience a eu lieu à Edmonton (Alb.) du 11 au 14 mai 1982.

- requête de *Prairie Malt (Canada) Ltd.*, en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, concernant l'exportation des produits céréaliers; l'audience a eu lieu à Saskatoon (Sask.), le 8 septembre 1982.

À la demande du président du Comité des transports par chemin de fer, le personnel de la Division de l'Ouest a assisté à une réunion entre la *Sulphur Association* et les chemins de fer, à Vancouver, où il a été question des itinéraires et du nombre de voitures applicables aux trains partant de l'ouest du Canada à destination de l'est des États-Unis.

La Division de l'Ouest a également contribué à régler un différend entre *All State Containers Ltd.* et les chemins de fer au sujet des échanges de transport à Vancouver (C.-B.). Le problème a été réglé de façon satisfaisante.

À la fin de l'année, le personnel de la division a mené une enquête portant sur une requête présentée en vertu des articles 262 et 265 de la Loi sur les chemins de fer et de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports par *Prince Rupert Grain Ltd.* et *Ridley Grain Ltd.* contre le CN. Le différend a trait à la responsabilité de la construction des gares d'arrivée et de départ nécessaires pour desservir le nouveau terminus des grains près de Prince Rupert (C.-B.).

La division a consacré beaucoup de temps et d'efforts à l'examen et à l'évaluation des taux compensatoires minimums pour le transport des produits du colza. Ces taux sont établis par la Commission et prévoient une marge compensatoire minimum en sus des frais des chemins de fer. L'ordonnance n^{o} R-34671 du 26 novembre 1982, qui établissait les augmentations des frais de 1982, prévoyait que cette méthode d'établissement des taux serait révisée avant l'établissement des taux de 1983. Le comité chargé de cette étude est présidé par le Commissaire principal de la Division de l'Ouest.

Transport aérien

Selon son mandat actuel, la Division de l'Ouest peut recevoir les requêtes en modification ou obtention de permis d'exploitation de services des classes 4, 5, 6, 7 et 9-4 dans les quatre provinces de l'Ouest, de même que les avis de proposition de changement dans les modalités de contrôle et de transfert de services commerciaux aériens de ces mêmes catégories. La division reçoit et examine aussi les requêtes en exemption de conditions de permis déposées en vertu de certains articles du Règlement sur les transporteurs aériens, de même que les demandes de permis d'entraînement au vol à des endroits autres que les bases autorisées.

En 1982, la Division de l'Ouest a reçu, pour examen, 189 demandes en modification ou obtention de permis d'exploitation et des avis de proposition. À la fin de l'année, 96 de ces requêtes ou propositions étaient encore à l'étude. Au total, 41 ordonnances et 100 décisions ont été rendues par la Division de l'Ouest, en plus de 94 avis publics portant sur des requêtes. La division a agréé 114 requêtes en exemption de conditions de permis

pour les "agriculteurs volants", pour l'utilisation d'aéronefs privés et l'exploitation de services de parachutisme et de planeurs. De plus, 20 requêtes de permis d'entraînement au vol à des endroits autres que les bases autorisées, ont été reçues et traitées.

En avril, mai et juin, la Commission a tenu des audiences publiques à Thompson (Man.), à Rankin Inlet (T.N.-O.) et à Churchill (Man.), pour entendre les requêtes présentées par un certain nombre de transporteurs. La décision n^{o} 6885 du 1er septembre 1982 accorde à divers transporteurs dans le nord du Manitoba de nouveaux permis ou en modifie certains.

La division a continué de recevoir de nombreuses demandes de renseignements sur les procédures et la politique du comité, le dépôt des tarifs, l'état des requêtes à l'étude, de même que des plaintes de la part de consommateurs et d'entreprises. Elles ont été réglées directement, lorsque c'était possible, ou encore elles ont été transmises au Comité des transports aériens.

Autres activités

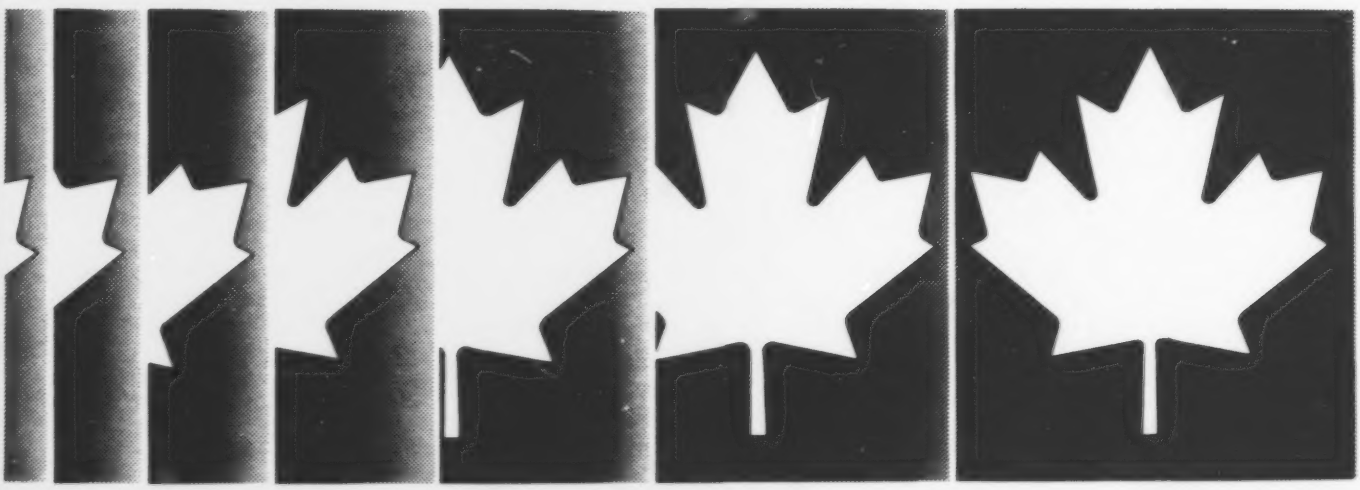
Le gouvernement fédéral, après avoir entériné l'essentiel du rapport "Gilson" sur le transport des grains dans l'Ouest, a mis sur pied, en août 1982, quatre groupes de travail auxquels il a confié le mandat d'étudier en détail certains aspects du rapport et de lui recommander les meilleurs moyens de mettre en oeuvre les propositions qu'il renferme. La Division de l'Ouest faisait partie de l'organisme de coordination centrale, lequel a présenté son rapport au *Western Grain Transportation Steering Committee* en novembre 1982.

Le 1er avril 1982, les opérations comptables relatives à la Division de l'Ouest ont été transférées de l'administration centrale aux bureaux de la division à Saskatoon. Cette décentralisation a permis d'exercer un contrôle budgétaire plus efficace, et de réduire le temps requis pour le traitement des transactions financières.

En 1982, les systèmes de traitement de textes de l'administration centrale et de Saskatoon ont été reliés, ce qui permet dorénavant la transmission instantanée de données et d'autres documents entre les deux centres.

Comité des transports par chemin de fer

J.A.D. Magee, Président
J.-L. Bourret
Gérald Drainville
J.M. McDonough
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan
J.F. Walter
B.R. Wolfe



Comité des transports par chemin de fer

Le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) réglemente le transport ferroviaire de compétence fédérale. La Loi nationale sur les transports, la Loi sur les chemins de fer ainsi que la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de lignes, confèrent au comité son pouvoir de réglementation.

Le champ d'activité du C.T.C.F. englobe à la fois les aspects techniques et économiques du transport ferroviaire. (Voir l'annexe C)

Activités de réglementation

La sécurité ferroviaire est la principale activité de réglementation dans le domaine technique. Cette activité comprend: des enquêtes sur les accidents; le contrôle qualitatif du matériel, de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires; la réglementation du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la conformité aux règlements à cet égard; les passages à niveau; et l'élaboration de normes. La réglementation de la sécurité du transport ferroviaire a accaparé, en 1982, un peu plus de la moitié des ressources humaines du C.T.C.F.

La seconde plus importante activité du C.T.C.F. dans le domaine technique consiste à veiller à la qualité des services offerts aux usagers. Pour ce faire, le comité doit s'occuper notamment du contrôle qualitatif des services voyageurs, des requêtes en abandon d'embranchements, de l'approbation des projets de construction de nouvelles voies, de l'étude des requêtes en vue de centraliser des gares, et des plaintes faites par les expéditeurs de fret, les passagers et les syndicats ferroviaires. Le personnel du C.T.C.F. a consacré environ un huitième de son temps à la réglementation de la qualité des services en 1982.

Dans le domaine de la réglementation économique, le C.T.C.F. est chargé de vérifier les comptes des compagnies ferroviaires canadiennes qui relèvent du gouvernement fédéral; d'analyser et d'élaborer des méthodes de calcul du prix de revient des compagnies ferroviaires; de calculer le montant des subventions accordées en vertu de la Loi sur les chemins de fer, de l'ordre de 470 millions de dollars en 1982, et de vérifier les montants exigés de VIA Rail par les compagnies ferroviaires, lesquels s'établissent actuellement à plus de 450 millions de dollars par an. Le C.T.C.F. a consacré près d'un tiers de ses ressources à cette activité en 1982. Le comité est également responsable de la réglementation des tarifs ferroviaires, bien que cette activité soit administrée par la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission. Le présent rapport traite plus loin de cette fonction.

Comme les autres comités de la Commission, le C.T.C.F. se compose d'un président et de commissaires. Il se réunit chaque semaine pour étudier les questions courantes de réglementation, et tient des audiences publiques sur les principales questions de transport. En tout, le comité a consacré, en 1982, 74 jours à la tenue de 43 audiences et il a rendu 27 décisions et 1 686 ordonnances. Ces chiffres tiennent compte des audiences tenues par la Division de l'Ouest.

Le personnel de l'administration centrale du comité est réparti entre trois directions. Les directions de la Sécurité et des Services ainsi que des Normes et du Perfectionnement s'occupent de la réglementation technique, tandis que la Direction de l'analyse économique des chemins de fer est chargée de la comptabilité, du calcul du prix de revient et des subventions, auxquels elle a consacré près d'un quart de ses ressources en 1982. Le comité possède des bureaux régionaux à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ces bureaux régionaux jouent un rôle décisif dans l'exécution des programmes d'inspection, aux fins de réglementation technique de la sécurité, et de contrôle qualitatif des services. En effet, ils regroupent près des deux tiers des ressources humaines affectées à la réglementation technique. Les activités de ces bureaux sont décrites ci-après, dans la rubrique des programmes des directions de l'administration centrale.

Direction de la sécurité et des services

Cette direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique, à savoir:

- les enquêtes sur les accidents;
- le contrôle qualitatif du matériel, de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires;
- le contrôle qualitatif des services.

Enquêtes sur les accidents

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de signaler, sans délai à la Commission canadienne des transports, tous les accidents, sauf ceux qui n'entraînent que de faibles pertes financières. Les rapports déposés comprennent des données sur les pertes de vie, les blessures subies et les pertes financières causées par les déraillements, collisions, accidents à des passages à niveau, déversements de produits dangereux, et d'autres incidents reliés aux manoeuvres ferroviaires. La gravité de l'accident détermine l'un des quatre types d'enquête à mener. (Voir l'annexe I)

Le premier type d'enquête porte sur les accidents très graves qui peuvent faire l'objet d'une enquête publique par des commissaires du C.T.C.F. Bien qu'aucune nouvelle enquête n'ait été instituée par les commissaires en 1982, la plupart des activités du C.T.C.F. ont été axées sur les recommandations contenues dans le rapport d'enquête publié en 1980 sur le déraillement survenu à MacGregor (Man.) et sur celles de l'audience de justification qui a fait suite aux recommandations du rapport de M. le Juge Samuel Grange après le grave déraillement à Mississauga (Ont.), en 1979. En second lieu, une enquête officielle est effectuée par un membre du C.T.C.F. dûment autorisé en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer; elles sont décrites ci-après. Le troisième type d'enquête se fait par les enquêteurs des six bureaux régionaux du C.T.C.F. Enfin, d'autres enquêtes portent sur des accidents moins graves et se limitent à la vérification des enquêtes effectuées par chaque compagnie ferroviaire et à l'examen de leurs dossiers. Au besoin, des enquêtes plus approfondies sont effectuées par les bureaux régionaux du C.T.C.F.

Enquêtes effectuées en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer

Ce type d'enquête est fait par des membres du C.T.C.F., en vertu des pouvoirs que leur confère l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer. Sept d'entre elles ont été autorisées en 1982; en voici la liste:

- 10 janv. — Déraillement d'un train de marchandises, attribuable à l'état des rails et provoquant une fuite de propane, dans la subdivision Rivers du CN à Exira (Man.);
- 31 janv. — Déraillement d'un train de VIA Rail, attribuable à une roue défectueuse, survenu dans la subdivision Nipigon de CP Rail à Sprucewood (Ont.);
- 28 fév. — Déraillement d'un train de marchandises, dont un wagon-citerne de fluor d'hydrogène, attribuable à une roue défectueuse, dans la subdivision MacTier de CP Rail dans le canton de Medonte (Ont.);
- 3 mars — Déraillement d'un train de marchandises, attribuable à l'état des rails dans la subdivision Clearwater du CN à Wolfenden (C.-B.);
- 26 juin — Déraillement d'une partie à la dérive d'un train de marchandises dans la subdivision Crowsnest de CP Rail à Lundbreck (Alb.);
- 10 août — Collision entre un train de marchandises du CN et un train de voyageurs de VIA Rail dans la subdivision Dundas du CN à Ingersoll (Ont.);
- 13 déc. — Collision entre des locomotives et un groupe de wagons dans la cour de triage de CP Rail à Winnipeg (Man.).

Des rapports ont été publiés sur les enquêtes qui étaient terminées; les autres le seront une fois que les dernières enquêtes auront pris fin.

Voici la liste des rapports publiés en 1982 concernant des accidents survenus l'année précédente:

- déraillements survenus en février et mars 1981 alors que des wagons avaient déboulé une pente, dans la subdivision Clearwater du CN en Colombie-Britannique;

• série d'accidents survenus à des passages à niveau privés, en avril et août 1981, impliquant des trains de voyageurs de VIA Rail sur la voie du CN à Sainte-Madeleine et Sainte-Rosalie (Qué.);

• déraillement, en juin 1981, entraînant une explosion d'essence et de mazout dans la subdivision Newmarket du CN près de Sundridge (Ont.);

• collision frontale entre deux trains de marchandises, survenue en septembre 1981 dans la subdivision Lac Saint-Jean du CN au Québec;

• collision frontale, en décembre 1981, entre un train de voyageurs de VIA Rail et un train de marchandises, dans la subdivision Togo du CN au Manitoba;

• dix accidents survenus en juillet et août 1981 à des passages à niveau, impliquant des trains du CN et de CP Rail, à divers endroits en Alberta.

Contrôle qualitatif du matériel, de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires

La section précédente traitait des enquêtes sur des accidents déjà survenus. Les autres activités du C.T.C.F. en matière de sécurité ferroviaire sont axées sur la prévention des accidents.

Règle générale, les accidents ferroviaires sont attribuables, à proportion égale, à du matériel défectueux, à des avaries à la voie ferrée et à d'autres causes, par exemple l'exploitation.

Le C.T.C.F. est chargé d'exercer un contrôle sur la qualité globale du matériel, de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires. Par exemple, l'inspection des wagons marchandises comprend le signalement des irrégularités aux compagnies ferroviaires et la vérification des mesures correctrices. Toutefois, il n'incombe pas au C.T.C.F. de surveiller tout le matériel et les voies ferroviaires, mais de veiller à ce que les compagnies ferroviaires établissent un programme efficace d'inspection et de réparation, que le matériel et les voies soient maintenus en bon état et que l'exploitation des services se fasse conformément aux règlements. Aussi, le C.T.C.F. se contente-t-il de surveiller le processus de contrôle qualitatif des compagnies ferroviaires, faute de ressources nécessaires pour remplir ce qui n'est ni plus ni moins qu'une fonction des compagnies ferroviaires.

Contrôle qualitatif du matériel ferroviaire

La direction a poursuivi l'exécution de ses programmes d'évaluation, de contrôle et de réglementation de la qualité du matériel ferroviaire roulant et stationnaire. Tous les programmes de contrôle qualitatif doivent être modifiés de temps à autre. C'est pourquoi un système de contrôle de la qualité d'un wagon de conception modifiée, planifié en 1982, est couramment à l'essai dans la Région atlantique. Ce système aurait pour effet d'augmenter la mesure dans laquelle les wagons sont examinés dans le cadre du programme de contrôle qualitatif.

Au cours de 1982, 19 152 wagons ont été inspectés dont 4 699 étaient défectueux. L'inspection de 3 865 pièces de locomotives a révélé que peu d'entre elles étaient en parfait état, mais que les défectuosités n'étaient pas généralement graves. Au nombre des 841 pièces stationnaires et mobiles inspectées en 1982, 149 étaient défectueuses.

Contrôle qualitatif de l'infrastructure ferroviaire

Ce programme prévoit l'inspection de la voie, de l'assise et d'autres éléments de l'infrastructure; l'étude des dossiers des compagnies ferroviaires sur le renouvellement des voies ferrées et des traverses, le ballastage, le revêtement et l'entretien des voies; et enfin la vérification des mesures correctrices. Jusqu'à maintenant, des pénuries de personnel ont nui à l'établissement d'un programme permanent dans ce secteur. Les inspections et les enquêtes de la direction ont donc dû être menées en réponse à des plaintes reçues, ou à des requêtes visant des espaces libres inférieurs à la normale, des travaux pour l'écoulement des eaux et des exemptions de clôture. Cependant, le problème de pénurie de personnel est sur le point de se régler.

Dans le domaine de l'infrastructure des rails, l'établissement de la partie administrative du programme d'inspection des voies a progressé sensiblement au cours de

l'année, tout comme celui des paramètres généraux des méthodes actuelles d'inspection et d'échantillonnage. Le programme sera vraisemblablement tout à fait au point vers le milieu de 1983.

Pour la deuxième année consécutive, en 1982, la direction a coordonné un programme d'inspections techniques mis sur pied par les bureaux régionaux du C.T.C.F. dans les Prairies et en Alberta, dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies, en vue d'améliorer les voies ferrées dans cette région.

Pour ce qui est des emprises et des requêtes visant des espaces libres inférieurs à la normale ou des exemptions de clôture, on a procédé à la rédaction d'un document sur les méthodes à suivre pour que ces questions soient traitées plus rapidement et plus uniformément; il sera terminé au début de 1983.

Contrôle qualitatif de l'exploitation

Le comité exerce un contrôle sur les méthodes d'exploitation des trains, par l'entremise d'experts du C.T.C.F. qui voyagent dans les locomotives, les wagons de queue, les trains de voyageurs et les locomotives de manoeuvre de triage. En 1982, dans les 564 trains examinés, les experts ont décelé 411 violations aux règlements et autres irrégularités d'exploitation. En outre, 277 violations ont été décelées dans les 75 cours de triage visitées.

En 1982, la plus importante initiative du C.T.C.F. dans le domaine du contrôle des méthodes d'exploitation a consisté en inspections, avant l'entrée, des trains chargés de marchandises dangereuses spéciales qui traversent les grandes régions métropolitaines du Canada. C'est par suite de l'audience de justification qu'a tenue le C.T.C.F. en 1981 sur certaines recommandations formulées par M. le juge Grange à l'issue de son enquête sur le déraillement à Mississauga, que ces inspections ont été entreprises.

Depuis le 1er mars 1982, les trains qui transportent certaines marchandises dangereuses doivent être inspectés avant d'entrer dans une région métropolitaine de plus de 100 000 habitants. L'inspection se fait au moyen d'un détecteur de boîtes chaudes et de pièces traînantes, ou par le personnel des chemins de fer qui effectue une inspection des trains en stationnement ou défilant au ralenti. Dans chaque zone métropolitaine, une autre inspection a lieu si le train parcourt plus de 20 milles. En outre, la vitesse des trains chargés de marchandises dangereuses ne doit pas excéder 35 milles à l'heure dans les grands centres urbains ni dans les centres dont la population varie entre 50 000 et 100 000 habitants, sauf lorsque les contrôles sont faits volontairement à l'entrée de ces régions. Au cours des prochaines années, les mêmes exigences s'appliqueront à d'autres villes moins peuplées.

Le C.T.C.F. a établi un programme de contrôle qui servira à veiller au respect, par les compagnies ferroviaires, des exigences de contrôle à l'entrée des villes. À ce sujet, on a inspecté, en 1982, 555 trains et seulement dans 2,2 pour cent de ces cas, des infractions généralement mineures ont-elles été décelées. Ces infractions ont été signalées aux compagnies ferroviaires qui doivent prendre les mesures nécessaires pour éviter qu'elles ne se reproduisent.

Contrôle qualitatif des services

La direction est responsable de la qualité des services voyageurs et de la prestation de données techniques, dans le cadre de l'examen des requêtes en vue d'abandonner des embranchements et de centraliser les dépôts de messagerie.

Contrôle qualitatif des services voyageurs

Le contrôle qualitatif des services voyageurs incombe à la fois aux spécialistes et aux commissaires et employés du C.T.C.F., dans l'exercice normal de leurs fonctions. Par exemple, un employé qui doit se rendre à Toronto pour des raisons autres que le contrôle qualitatif du service voyageurs, peut choisir de s'y rendre ou d'en revenir par train, afin d'exercer un contrôle de la qualité du service.

En 1982, le personnel du C.T.C.F. a évalué 736 trains de voyageurs et 472 gares pour juger de la qualité des services assurés sur les trains et dans les gares. En tout, 500 irrégularités ont été décelées, puis signalées aux compagnies et, de ce nombre, 384 avaient trait aux trains et 116, à d'autres secteurs des

services voyageurs. Le comité a porté une attention toute particulière à la qualité des services lors des congés de la Fête du Travail et du Jour de l'Action de grâce. Ces week-ends entraînent naturellement un volume anormalement élevé de circulation et exigent des suppléments de matériel, de services et d'installations. Cette année encore, il s'est produit des retards dans les horaires des trains et des voyageurs ont dû faire le trajet debout. Ces problèmes font encore l'objet d'entretiens entre les compagnies ferroviaires et le comité.

Pour répondre aux exigences du paragraphe 260(8) de la Loi sur les chemins de fer, qui prévoit un réexamen des services voyageurs à des intervalles de cinq ans, la direction s'est acquittée de ses devoirs à l'égard de 16 services dont le comité a ordonné la continuation. (Voir l'annexe H)

Au cours de l'année, la direction a entrepris l'étude détaillée des services de trains de voyageurs Gaspé-Matapédia et Halifax-Truro-Sydney pour déterminer s'il n'y avait pas lieu de raccourcir le temps des deux trajets. Des audiences ont eu lieu à New Carlisle et à Truro et une décision sera rendue en 1983.

Abandon d'embranchements

Ce programme a pour objet d'assurer que l'abandon d'embranchements et la suppression de voies secondaires s'effectuent dans l'intérêt public et que la rationalisation des embranchements améliore le réseau ferroviaire. Le présent rapport a déjà traité du Programme d'abandon d'embranchements des Prairies, administré par la Division de l'Ouest de la Commission.

Au cours de l'année, le C.T.C.F. a reçu 44 demandes d'abandon d'embranchements hors-Prairies, déposées aux termes de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer, dont six étaient nouvelles. Des ordonnances ou des décisions ont été rendues à l'égard de neuf demandes. Trois avaient trait à des embranchements dont le comité a ordonné l'exploitation, en tout ou en partie, moyennant l'octroi de subventions. Des audiences publiques ont eu lieu à l'égard de 19 demandes, dans le cadre du programme que le C.T.C.F. a mis en place en 1981 pour accélérer l'instruction des demandes en abandon d'embranchements hors-Prairies dont il est saisi.

Comme plusieurs demandes devant faire l'objet d'audiences publiques n'avaient pas encore été réglées au 31 décembre 1982, le comité reste saisi de 38 demandes en abandon d'embranchements hors-Prairies (27 du CN et 11 de CP Rail). Cependant, ce total de 38 demandes comprend les 12 qui ont fait l'objet d'audiences publiques tenues en 1982 ou auparavant, et qui traitent d'embranchements dont la continuation de l'exploitation a été ordonnée. Ces demandes sont assujetties soit à l'examen statutaire quinquennal prévu au paragraphe 254(5) de la Loi sur les chemins de fer, soit à un examen à une date prédéterminée, tel qu'ordonné par le C.T.C.F. Trois demandes de ce genre ont fait l'objet d'un examen en 1982, et les neuf autres doivent être examinées à diverses dates au cours des cinq prochaines années.

Le présent rapport énumère les ordonnances et les décisions rendues en 1982 à l'égard d'embranchements hors-Prairies et les demandes d'abandon d'embranchements hors-Prairies.
(Voir les annexes D à G)

Bien que les activités du comité semblent porter davantage sur l'abandon d'embranchements que sur le prolongement de voies ferrées, il n'en demeure pas moins que les projets de construction de voies ferrées doivent au préalable être approuvés par la C.C.T. Au cours de l'audience publique du 17 décembre 1981, tenue à Revelstoke (C.-B.), la Commission agréait une requête déposée par CP Limitée en vue de la construction d'une déviation de 20 milles et de deux tunnels, d'une longueur d'un mille et de neuf milles respectivement, près de Rogers Pass (C.-B.). Il s'agit du plus important projet de construction d'une déviation depuis nombre d'années, son coût atteignant les 500 millions de dollars. Le personnel de la C.C.T. surveille de près tous les aspects de la construction de cette déviation pour en assurer la conformité aux règlements pertinents.

Centralisation des dépôts de messageries

Le premier objectif du programme de centralisation des dépôts de messageries consiste à veiller à ce que les compagnies ferroviaires qui

relèvent de la Commission assurent un niveau de service adéquat et convenable aux usagers des chemins de fer. À cet égard, les agents régionaux du C.T.C.F. ont continué de surveiller attentivement et d'évaluer, tout au cours de l'année, la qualité et le niveau des services offerts en divers points des réseaux exploités en vertu d'un programme de centralisation des dépôts de messageries.

Au début de 1982, le C.T.C.F. était déjà saisi de six demandes de centralisation de dépôts du CN. Au cours de l'année, le CN a déposé de nouvelles demandes à l'égard de 12 servocentres, dont trois portaient spécifiquement sur l'exploitation des servocentres à Terre-Neuve. Le personnel régional du C.T.C.F. a étudié à fond les demandes qui avaient trait aux territoires des servocentres de Corner Brook, Grand Falls et Saint-Jean, et il a été décidé que des audiences publiques auraient lieu à Terre-Neuve en 1983 avant que le comité ne rende une décision sur ces questions.

Le C.T.C.F. a fait droit à quatre demandes du CN en vue de l'établissement de servocentres au cours de l'année, dont l'une a été assujettie au processus formel de l'audience publique. CP Rail n'a soumis aucune demande de ce genre en 1982, le programme d'établissement de centres de services à la clientèle de cette compagnie ayant pris fin depuis bon nombre d'années.

Direction des normes et du perfectionnement

Cette direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique, à savoir:

- les marchandises dangereuses;
- les passages à niveau;
- les normes et règlements.

Marchandises dangereuses

Conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports, le C.T.C.F. est chargé de la réglementation du transport ferroviaire de marchandises dangereuses et, en vertu de la Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs, il est chargé de l'inspection des conteneurs. La situation dans ce secteur s'est améliorée sensiblement, mais le volume de marchandises dangereuses transportées par chemin de fer, qui s'établit à quelque 17 millions de tonnes, a augmenté substantiellement au cours des récentes années. Le problème de surveillance et de contrôle est donc de taille.

Les programmes touchant les marchandises dangereuses ont trait à la réglementation et au respect des règlements.

Règlements

On a élaboré des règlements, nouveaux et révisés, régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Des modifications et des révisions ont été apportées au règlement sur les installations de stockage en vrac; de nombreux conseils ont été prodigués aux expéditeurs et aux transporteurs; et une liaison a été établie avec des ministères, des municipalités et des industries concernées.

En 1982, le C.T.C.F. a apporté quatre modifications au Règlement sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. En outre, la onzième modification de la Commission, apportée en 1981, est entrée en vigueur donnant ainsi effet à la description et à la classification des marchandises dangereuses établies par les Nations Unies, modifiant les exigences relatives aux documents d'expédition et énumérant les nouvelles étiquettes pour les emballages et les wagons.

La dernière modification, apportée en novembre 1982, portait sur l'introduction d'une nouvelle fiche de sécurité qui devra accompagner toutes les expéditions de marchandises dangereuses transportées par rail au Canada après le 1er août 1983. Ce document contient des renseignements sur les caractéristiques générales, les risques possibles, et les mesures immédiates à prendre lors d'accidents impliquant certains produits chimiques. Cette même modification a également reporté au 1er janvier 1984, la date obligatoire de conformité aux règlements concernant les liquides inflammables de la division 3.3 (groupe ayant un point élevé d'inflammabilité).

Le C.T.C.F. a aussi rendu, à l'endroit des transporteurs ferroviaires, de nombreuses ordonnances dont plusieurs restreignaient l'acceptation de certains conteneurs de marchandises dangereuses et allongeaient la liste des marchandises dangereuses spéciales qui nécessitent la réduction de la vitesse du train et une extrême prudence dans la manutention de ces produits lorsqu'ils sont déplacés dans des régions populeuses.

Quatre ordonnances ont été rendues pour approuver des bureaux d'inspection indépendants, conformément à l'article 71.15 du "Livre rouge" de la Commission.

Sept manufacturiers ont reçu de la C.C.T. l'approbation requise à l'égard de cylindres fabriqués selon les normes établies. En outre, 85 ordonnances ont approuvé des installations nouvelles ou modifiées de stockage en vrac, et 90 ordonnances ont mis fin à des installations existantes.

Conformité

Les activités dans ce secteur consistent à enquêter sur les accidents de transport de marchandises dangereuses; à vérifier si les transporteurs se conforment aux exigences gouvernant la formation des trains, la documentation, l'étiquetage, le blocage, le renforcement des wagons, les expéditions en wagon incomplet, et autres exigences; à délivrer des permis spéciaux; à inspecter des installations de stockage en vrac; à faire part de certaines instructions aux expéditeurs; et à approuver des emplacements de manutention d'explosifs.

En 1982, la Division des marchandises dangereuses du C.T.C.F. a répondu à 1 450 demandes écrites et à 4 930 demandes verbales de renseignements ou d'aide. Elle a analysé 221 rapports d'accident soumis par les compagnies ferroviaires, comme l'exige l'article 74.508 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Les rapports d'accident du Bureau des explosifs et des bureaux régionaux du C.T.C.F. ont aussi été examinés. Au nombre de ces rapports, 193 ont fait l'objet d'analyse complète par les agents appropriés pour faire en sorte que les dispositions du règlement soient totalement respectées.

Des agents de la division ont été nommés, aux termes de l'article 226, pour faire enquête sur un accident et ont participé au travail de trois autres enquêtes au cours de l'année, comme le mentionne le présent rapport.

Le C.T.C.F. a aussi mis en place un certain procédé qui accroîtra la base des données en vue de la cueillette, du contrôle et de la recherche d'informations sur les accidents et les incidents relatifs au transport des marchandises dangereuses, qui permettront aux agents du C.T.C.F. de surveiller plus étroitement et avec plus d'exactitude la conformité aux règlements de la Commission et d'analyser l'effet des améliorations à la sécurité sur tout le réseau ferroviaire.

Dans le domaine des permis spéciaux délivrés en vertu du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer de la Commission, 161 nouveaux permis spéciaux ont été délivrés, 39 refusés, 139 révisés et 12 révoqués. Ces permis portaient sur le transfert de produits, les mouvements qui ne se font qu'une fois, les nouvelles techniques de blocage et de renforcement, et l'emballage de marchandises dangereuses. Environ 15 permis spéciaux ont approuvé des réservoirs portatifs dont il n'est pas fait mention dans les normes établies par la C.C.T., et trois ont été délivrés à l'endroit de cylindres de même nature. Dans presque tous les cas, à l'exception du transfert de produits, la division a examiné des dessins et fait des tests pour s'assurer que toutes les normes de sécurité sont effectivement respectées.

Environ 430 installations de stockage en vrac pour les marchandises dangereuses ont été inspectées. Quant aux installations pour les réévaluations hydrostatiques, 66 ont été inspectées et 54, approuvées. Trois centres de manutention d'explosifs ont été autorisés et une ordonnance a interdit l'établissement d'un autre.

Passages à niveau

La Division des croisements et de la construction autorise:

- la construction, la reconstruction et l'amélioration des passages à niveau;

• l'installation et la modification de dispositifs d'avertissement aux passages à niveau pour la protection, la sécurité et la commodité du public; et

• les croisements étagés, en vertu du Programme d'aide au transport urbain.

Le financement fédéral, assuré depuis le début du siècle, a joué un rôle important dans la diminution des accidents aux passages à niveau. Bien que 1982 ait été une année record pour le faible nombre de morts accidentelles survenues à des passages à niveau, il y a quand même eu 75 fatalités au cours de l'année.

Le C.T.C.F. s'efforce constamment de réduire le nombre des accidents mortels aux passages à niveau. Son personnel se rend sur les lieux lorsqu'il y a un accident mortel à un passage à niveau, et il visite presque tous les autres sites d'accidents moins graves. Chaque fois qu'il y a des blessés, un ordre de ralentir la vitesse à 25 milles à l'heure est systématiquement appliqué. Lorsque les passages à niveau publics ne sont pas munis de dispositifs automatiques de protection mais où la circulation est assez dense, le personnel du C.T.C.F. demande aux autorités locales de la voierie et aux chemins de fer d'appliquer des mesures correctives.

Le C.T.C.F. participe très activement à la campagne "Gareautrain" qui a pour but de sensibiliser davantage le public aux dangers que présentent les passages à niveau. Ce programme est financé conjointement par l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada, et l'administration centrale et les six bureaux régionaux du C.T.C.F. y participent à titre consultatif. Des programmes semblables ont été institués dans huit provinces.

Caisse des passages à niveau

Pour tenir compte des demandes qu'il a reçues et de ses propres travaux, le comité a prévu des engagements et des subventions de l'ordre de 10 millions de dollars dans le budget de 1982 à l'égard des projets approuvés. Le financement des croisements étagés est décrit ci-dessous dans l'exposé sur le Programme d'aide au transport urbain. Dans le domaine des passages à niveau et des dispositifs d'avertissement, 496 projets ont été terminés.

Programme d'aide au transport urbain

Administré par Transports Canada, ce programme vise à verser aux provinces des fonds affectés au déplacement des voies et aux croisements étagés. Le C.T.C.F. s'occupe toujours des enquêtes afin de s'assurer que les travaux envisagés répondent aux normes techniques appropriées et sont financièrement réalistes. En 1982, 17 ordonnances visant des croisements étagés que le comité avait recommandés ont été approuvées par le Ministre.

Déplacement des voies

Une ordonnance rendue à la fin de 1981 avait autorisé le déplacement des voies du centre de la ville d'Amos (Qué.). Cette ordonnance faisait suite à la première audience publique tenue par le C.T.C.F. sur une demande de subventions pour le déplacement de voies ferrées dans un centre urbain. Des entretiens ont débuté en 1982 sur le déplacement de voies ferrées à Regina (Sask.) et le comité prévoit recevoir une demande formelle de cette ville au début de 1983. Dans les deux cas, le financement a été approuvé par Transports Canada.

Systèmes de signalisation de contrôle du trafic ferroviaire

Au cours de l'année, 32 demandes de systèmes de signalisation de contrôle ferroviaire ont fait l'objet d'enquêtes et ont été approuvées. En outre, 33 projets divers de signalisation ont été étudiés, terminés et approuvés.

Ponts

Quarante-cinq demandes de ponts ferroviaires nouveaux ou reconstruits ont été étudiées, terminées et approuvées.

Normes et règlements

Cette division est chargée d'élaborer et de réviser les règlements et les normes qui traitent de certains aspects de l'exploitation ferroviaire comme le transport, les techniques et le matériel roulant. Cette activité a pour objet de procurer sécurité et confort au public et aux employés des chemins de fer. La division doit

examiner les changements techniques, organisationnels et administratifs de l'industrie ferroviaire et faire en sorte que les règlements correspondent aux importants changements économiques et sociaux auxquels le Canada doit faire face. Ces changements techniques sont suscités notamment par:

- les audiences tenues par le C.T.C.F.;
- les enquêtes instituées en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer;
- l'analyse des données dérivées des programmes du C.T.C.F. dont il est fait mention dans ce rapport;
- les observations formulées par les compagnies de chemin de fer, l'Association des syndicats de cheminots du Canada et par le grand public; et
- les observations formulées par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.

Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire

Afin de tirer profit des connaissances et des techniques actuelles, le C.T.C.F. a créé, dès 1972, le Comité consultatif de sécurité ferroviaire (C.C.S.F.) formé de dirigeants des compagnies ferroviaires, de représentants des cheminots canadiens, et de représentants du C.T.C.F. Il est présidé par un commissaire et tient des réunions plénières trimestrielles.

Le C.C.S.F. met sur pied également un certain nombre de sous-comités techniques chargés d'examiner en détail les nouvelles normes qui leur sont proposées. Chaque sous-comité est présidé par un membre de la Division des normes du C.T.C.F. C'est ainsi que le C.C.S.F. a élaboré des normes d'inspection de sécurité des wagons de marchandises, de protection des cheminots qui voyagent dans les wagons de service, de modification au Règlement unifié d'exploitation, et d'utilisation de protecteurs auditifs par l'équipage des locomotives.

Ordonnances et règlements

Le comité a émis trois règlements: le Règlement sur les radiocommunications ferroviaires, le Règlement sur l'utilisation des robinets de freinage d'urgence dans les fourgons de queue, et le Règlement sur le vitrage de sécurité des chemins de fer. Le Règlement sur la prévention des étincelles électriques sur les chemins de fer a été révoqué et remplacé par un nouveau règlement qui énonce les conditions dans lesquelles des liquides inflammables ou des gaz comprimés peuvent être transférés entre des unités du matériel roulant et des installations stationnaires de stockage en vrac. Le Règlement unifié d'exploitation a été modifié et exige maintenant que les employés des compagnies ferroviaires obtiennent un minimum de 80 pour cent dans les examens écrits et oraux sur les règles d'exploitation, avant d'occuper certains postes dans la compagnie.

Un rapport sur l'analyse des répercussions socio-économiques de la décision relative à l'ordonnance de justification du C.T.C.F. sur la sécurité ferroviaire a aussi paru en 1982. Il traite de trois recommandations du rapport "Grange" sur le déraillement de Mississauga. Elles ont trait:

- à une plus grande utilisation de roulements à rouleaux sur les wagons de marchandises;
- à une plus grande utilisation de détecteurs de boîtes chaudes et de pièces traînantes;
- aux restrictions relatives à la vitesse et à la longueur des trains chargés de marchandises dangereuses.

Les coûts sociaux applicables à l'augmentation des dépenses en capital et aux coûts d'exploitation et d'entretien ont été déterminés et les avantages qui les contrebalancent ont été cernés. Ce rapport a été publié.

Cinq règlements approuvés par le C.T.C.F. sont couramment à l'étude au Bureau du Conseil privé. Ce sont:

- le Règlement d'inspection des trains aux points d'entrée;
- le Règlement concernant les roulements à rouleaux de wagons-marchandises;
- le Règlement sur la sécurité des employés de chemin de fer;
- le Règlement sur le signalement des boîtes chaudes; et
- le Règlement sur la protection des draisines et des travaux d'entretien sur les voies ferrées.

Le comité a également approuvé les révisions apportées à quatre règlements qui sont également à l'étude au Bureau du Conseil privé. Ce sont:

- le Règlement des chemins de fer sur la prévention des incendies;
- le Règlement sur les dispositifs de signalisation aux passages à niveau;
- le Règlement sur l'examen de la vue et de l'ouïe des employés de chemin de fer; et
- le Règlement sur l'hygiène dans le transport ferroviaire.

Direction de l'analyse économique des chemins de fer

La direction s'occupe de la comptabilité ferroviaire, du calcul des prix de revient et de l'analyse économique de services particuliers, y compris l'administration des subventions. (Voir les annexes J à O)

En 1982, le C.T.C.F. a approuvé les versements suivants:

$267 979 467	Demandes anticipées en 1982[1]
90 628 658	1981
111 346 507	1977-1980
$469 954 632	(TOTAL)

[1]En ce qui a trait aux demandes anticipées en 1982, les paiements ont été effectués conformément au Crédit de transport 85a, Loi n° 4 de 1975 portant affectation de crédits.

Analyse des systèmes comptables

Cette division s'occupe de la classification uniforme des comptes, de la vérification des livres des chemins de fer, des taux d'amortissement, des taux du coût en capital et de l'analyse des états financiers.

Le Guide de classification uniforme des comptes (C.U.C.) qui énonce les instructions et les directives touchant la comptabilité des exploitations ferroviaires a été entièrement refondu, puis réédité en 1981. Cette année, le rapport annuel présenté par les compagnies ferroviaires au C.T.C.F. et à Statistique Canada a été restructuré pour tenir compte des changements de la C.U.C. et d'autres améliorations souhaitables. La mise en oeuvre de la nouvelle classification prendra fin en 1983 ou 1984. Un système permanent d'examen et de publication des directives et des bulletins d'interprétation est en place et fonctionne bien.

La qualité générale des programmes de vérification s'est encore améliorée en 1982. Le Vérificateur général, dans le suivi des recommandations faites en 1979, remarquait que des progrès substantiels avaient été réalisés. L'élaboration d'un plan devant réduire le dédoublement des vérifications en travaillant de concert avec les vérificateurs internes et externes des compagnies ferroviaires est commencée, et le plan sera entièrement fonctionnel en 1983.

Principales vérifications

Beaucoup de temps et d'efforts ont été consacrés à l'étude des nouveaux systèmes comptables et statistiques des chemins de fer qui ont été adaptés à la nouvelle C.U.C. Ont suivi des révisions aux méthodes et programmes de vérification.

La division s'est acquittée de ses responsabilités à l'égard de la vérification et de l'examen des frais imputés en 1980 par le CN et par CP Rail à VIA Rail. Elle a aussi fait des études approfondies dans certains secteurs comptables sur lesquels VIA Rail avait soulevé de nombreuses questions.

Les frais généraux administratifs des sociétés s'appliquent à l'ensemble des activités ferroviaires. La division a terminé la répartition équitable, pour 1981, de ces frais généraux imputables à des activités spécifiques de façon à déterminer adéquatement leur juste part dans le calcul des subventions versées au CN et à CP Rail.

Elle a tenté de formuler, en consultation avec les compagnies ferroviaires, une méthode appropriée de détermination des coûts liés aux mouvements incomplets de marchandises pour lesquels aucun revenu n'a été attribué. L'étude se poursuit et le C.T.C.F. rendra une décision formelle à ce sujet en 1983.

La Commission a poursuivi son travail d'enquête générale sur les coûts en capital. Un comité technique, formé de représentants des compagnies ferroviaires, des provinces et des consortiums de blé, s'est réuni plusieurs fois au cours de l'année. Les parties intéressées à ce processus se préparent à demander, à l'égard des questions non résolues, une audience qui pourrait avoir lieu dans la seconde moitié de 1983.

La division participe, avec Transports Canada, à la mise en oeuvre du rapport "Gilson" pour résoudre la question du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Le Comité des transports par chemin de fer a obtenu des données sur d'autres structures financières possibles pour le transport des grains provenant des récoltes de 1981-1982 et 1982-1983.

Élaboration des systèmes d'établissement du prix de revient

La division est chargée de l'élaboration de méthodes et de systèmes informatisés dont doivent se servir les compagnies ferroviaires des classes I et II, de la vérification des coûts unitaires et spécifiques devant déterminer les versements de subventions, et de la gestion de tout le traitement électronique des données lié aux systèmes en place au sein du C.T.C.F.

Le Comité de révision de la Commission a ordonné au C.T.C.F., aux termes de l'article 63 de la Loi nationale sur les transports, de reconsidérer sa décision concernant l'exclusion des frais de propriété des avoirs fournis aux compagnies ferroviaires par le gouvernement fédéral en application du Programme de remise en état des embranchements ferroviaires des Prairies. Le 7 mai 1982, le C.T.C.F. a rendu une décision excluant ces frais de propriété.

Dans le cadre de la révision de la Classification uniforme des comptes, la division établit présentement des centres de coûts géographiques pour les compagnies ferroviaires de la classe I, à l'égard de l'état de certains coûts; un plan détaillé des centres de coûts géographiques a été terminé et approuvé par le C.T.C.F.

La division a terminé la vérification des derniers coûts unitaires pour 1980, que le comité a approuvés; ceux de 1981 sont presque terminés, leur vérification ayant bien progressé. Le C.T.C.F. a aussi approuvé les manuels d'établissement des coûts du CN et de CP Rail.

En réponse à des demandes de VIA Rail et du ministre des Transports, la division a entrepris l'examen de frais additionnels pour 1981 figurant dans les factures annuelles que le CN et CP Rail ont soumises à VIA Rail. Ces frais ont trait à des services fournis à VIA Rail pour l'exploitation de ses services voyageurs. En juin et décembre 1982, le personnel de la division a fourni à VIA Rail et à Transports Canada des conclusions et des recommandations quant au bien-fondé de ces frais additionnels. Les vérifications des frais imputés par CN et CP Rail à VIA Rail pour 1978, 1979 et 1980 ont été achevées. Le bien-fondé de ces frais est expliqué en détail dans les accords d'exploitation des chemins de fer respectifs, et ces frais sont établis selon l'ordonnance de la Commission sur le prix de revient. Ces vérifications ont monopolisé une bonne partie des ressources de la division.

Le personnel de la division a préparé, le 31 mars, un rapport comparant les modalités d'établissement des coûts de AMTRAK et de VIA Rail, à la suite de la comparution de représentants de la division devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications et devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes. En réponse à une demande du comité de la Chambre, la division a préparé une ventilation des frais de gare exigés de VIA Rail par CP Rail pour l'année 1980. Un rapport détaillé semblable, par gare, doit être établi à l'égard du CN au début de 1983.

En 1982, la division a consacré une bonne partie de ses ressources au programme établissant les derniers paiements applicables à l'exploitation des embranchements de CP Rail de 1977 à 1980; ceci comprend les fonds requis pour automatiser davantage les procédés analytiques.

L'automatisation des méthodes d'établissement du prix de revient se poursuit; de nombreux nouveaux systèmes ont été élaborés et le maintien des bases de données existantes utilisées par les autres directions du C.T.C.F., se poursuit. De plus, la division s'est dotée d'un nouveau service informatisé de graphiques.

Services ferroviaires

Cette division est chargée de déterminer et de recommander les paiements à verser, au titre de

subventions, aux compagnies ferroviaires dont les services obligatoires au public sont déficitaires. En plus des services d'analyse qu'elle offre à l'occasion des audiences, elle enquête sur les montants que le CN et CP Rail exigent de VIA Rail et établit des prévisions de coûts pour déterminer l'échelle des tarifs marchandises.

En 1982, la Commission a encore donné son appui financier aux services voyageurs admissibles non exploités par VIA Rail. C'est ainsi que des subventions versées pour l'exploitation, en 1982 et antérieurement, d'embranchements non rentables ont été augmentées proportionnellement aux sommes réclamées, ce qui a réduit considérablement les arriérés de paiements. Un programme important effectué en 1982 pour régler complètement, d'ici le 31 mars 1983, les demandes de subventions applicables aux années 1977-1980 pour des embranchements de CP Rail, a fait des progrès considérables.

Dans le cadre d'un programme institué en juillet 1981, des audiences publiques ont été tenues en 1982 sur 32 demandes d'abandon d'embranchements y compris 13, par la Division de l'Ouest. Six autres demandes ont été annoncées pour informer le public sans qu'il n'y ait besoin de tenir des audiences publiques. Bien que le programme ait eu pour objectif d'entendre toutes les demandes en suspens avant le 31 décembre 1982, il a été prolongé jusqu'en 1983, car six nouvelles demandes sont parvenues à la division en 1982.

La Commission a rendu 12 décisions ou ordonnances relativement à des demandes de services de trains de voyageurs, en 1982. À cet égard, la suppression des services voyageurs Kamloops Junction-Kelowna et Chambord-Dolbeau a été ordonnée. La demande de *Quebec North Shore and Labrador Railway Company* voulant que les services Sept-Îles-Schefferville et Ross Point Junction-Wabush/Labrador City soient déclarés services de trains de voyageurs, a été étudiée par la Commission qui a fait droit à la demande.

À la demande du ministre des Transports, la Commission a fait enquête sur les montants que CN et CP Rail imputent à VIA Rail pour des services qui ont été exploités en 1978, 1979 et 1980 dans le cadre des services voyageurs de VIA Rail. Les montants ont été analysés pour vérifier si ces coûts avaient été déterminés conformément à l'ordonnance sur les frais n^{o} R-6313 de la Commission et du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires.

Le gouvernement fédéral, dans son décret n^{o} C.P. 1981-2172, a apporté des changements majeurs au service de trains de voyageurs exploité par VIA Rail en modifiant un certain nombre d'ordonnances du C.T.C.F. Les services voyageurs Montréal-Sherbrooke, Toronto-Stouffville, Toronto-Havelock et Toronto-Barrie ont ainsi été supprimés à compter du 7 septembre 1982.

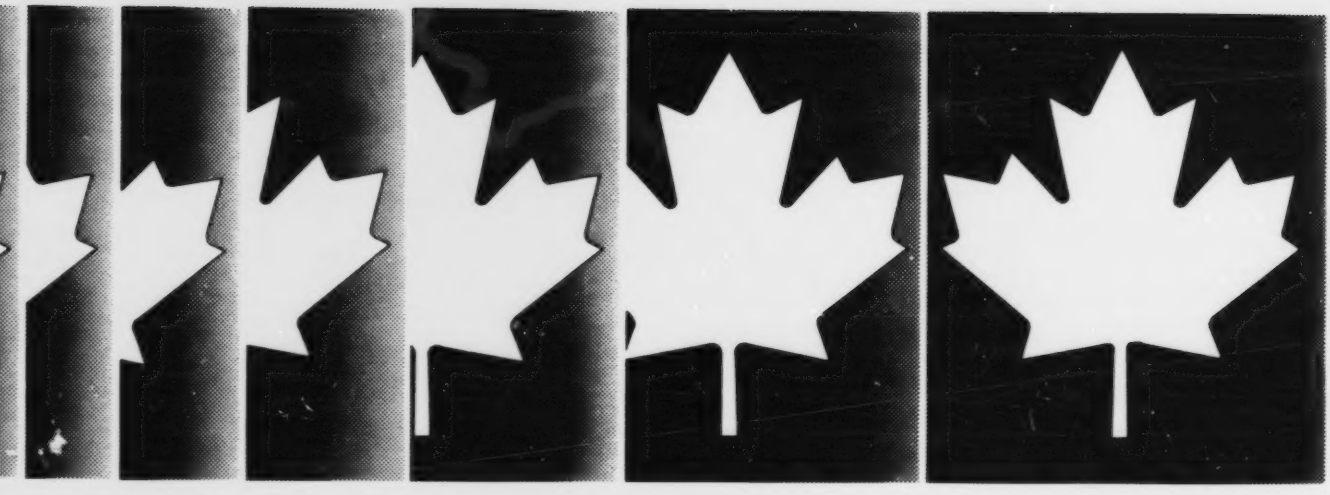
La division a procédé à l'établissement du prix de revient des chemins de fer afin de fixer les tarifs du transport des marchandises liés, notamment, aux subventions accordées en fonction des tarifs en vigueur dans l'Est et du transport des produits du colza régis par le décret n^{o} C.P. 1976-894. La vérification des coûts de transport liés aux tarifs de l'Est des mouvements du CN et de CP Rail pour l'année 1981 est en bonne voie. La division a vérifié les mouvements de colza effectués en 1982 par le CN et CP Rail, et a fait part de ses constatations aux deux compagnies pour fins de fixation de tarifs.

Rapport "Gilson" et Transport des grains dans l'Ouest

Le rapport "Gilson" sur le transport des grains dans l'Ouest a été présenté au ministre des Transports en juin 1982. Le personnel du C.T.C.F. n'a pas participé à ces travaux si ce n'est que pour présenter au D^{r} Gilson des observations sur les méthodes d'établissement du prix de revient. Cependant, le personnel de la C.C.T. a participé activement aux travaux de trois des quatre groupes de travail établis conformément aux recommandations du rapport "Gilson" pour examiner certains secteurs plus en profondeur. Le personnel du C.T.C.F. a surtout participé aux travaux du Groupe de travail sur les tarifs qui a examiné les aspects des tarifs et de l'établissement du prix de revient mentionnés dans le rapport "Gilson". Il a fourni les services d'un président pour ce groupe de travail, et effectué la majeure partie des analyses détaillées de l'établissement du prix de revient tandis que la Direction de l'exploitation et des tarifs de la C.C.T. dirigeait les travaux d'analyse des taux.

Comité des transports aériens

M.D. Armstrong, Président
R.A. Azzie
J.-L. Bourret
Paul Langlois
J.M. McDonough
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan
B.R. Wolfe



Comité des transports aériens

Le Comité des transports aériens (C.T.A.) est chargé de l'application de la Loi sur l'aéronautique et de la rédaction du Règlement sur les transporteurs aériens que la Commission promulgue par la suite.

Responsabilités et pouvoirs

Créé en vertu de la Loi nationale sur les transports afin d'assumer les responsabilités de la Commission en matière de transport aérien, le comité s'occupe principalement de la délivrance des permis d'exploitation de services aériens commerciaux. Par conséquent, une partie considérable de son travail se rattache à l'analyse et au traitement des demandes de permis. (Voir les annexes P, Q et R)

Conformément à l'article 16 de la Loi sur l'aéronautique, le comité doit s'assurer qu'un service aérien commercial projeté répond "aux besoins présents et futurs du public" et sert les intérêts de celui-ci, avant de délivrer un permis.

Le comité est aussi chargé de veiller, selon les ressources dont il dispose, à ce que personne n'exploite des services aériens commerciaux sans permis valide. Des examinateurs désignés, chargés de la mise en application, font des enquêtes et rédigent des rapports concernant des questions liées aux activités des exploitants de services aériens commerciaux.

Le comité délivre également des permis lorsqu'il s'agit de services établis en vertu d'accords internationaux, et la Commission peut, en vertu d'une réglementation spéciale, autoriser des transporteurs autres que ceux qui exploitent des services aériens à horaire fixe à l'intérieur du Canada, à exploiter des services aériens commerciaux sans qu'il faille démontrer qu'ils répondent aux besoins présents et futurs du public. Aucun permis ni dépôt de tarif n'est requis pour la pulvérisation des récoltes par les agriculteurs autorisés, certains types de location, certaines activités de recherche, de sauvetage et d'extinction de feux de forêts, demandées par une autorité gouvernementale appropriée, de même que pour certaines activités intermittentes de transporteurs aériens étrangers.

Afin de simplifier les modalités de demandes et de délivrance de permis, le comité a défini des classes de services et réparti les aéronefs par groupes, selon leur poids. Les Parties VI et VII du Règlement sur les transporteurs, établies conformément à l'article 14 de la Loi sur l'aéronautique, autorisent le comité à traiter des questions tarifaires et à déterminer le caractère équitable et raisonnable des tarifs. Le comité est aussi habilité à substituer ou à prescrire des tarifs, à la lumière des principes établis dans le règlement.

Les transporteurs aériens qui exploitent des services à taux unitaires (à horaire fixe) et des services d'affrètement sont tenus de déposer leurs tarifs au moins 30 jours avant leur entrée en vigueur. À moins d'être rejetés ou suspendus par le comité, ces tarifs prennent effet sans modification. (Voir l'annexe S)

Les transporteurs aériens sont tenus de respecter les conditions énoncées dans leur permis et d'offrir du matériel, des installations, et des services satisfaisants. Le comité examine toute plainte alléguant que les transporteurs aériens n'ont pas respecté les conditions prévues dans leur permis.

Le C.T.A. peut suspendre, annuler ou modifier un permis si, à son avis, les besoins ou la commodité du public l'exigent. (Voir l'annexe P)

La plupart des accords de service aérien international prévoient la consultation entre les sociétés aériennes désignées, l'emploi des méthodes de tarification de l'Association du transport aérien international (A.T.A.I.), la concertation entre les autorités aéronautiques et, enfin, l'arbitrage en dernier ressort pour régler les différends. Les résolutions adoptées lors des conférences de l'A.T.A.I. sur le trafic doivent être ratifiées par les autorités aéronautiques.

Les articles 12 et 13 de la Loi sur l'aéronautique confèrent au comité le pouvoir de faire des enquêtes et des études, et de présenter des recommandations au ministre des Transports sur toute question se rapportant à l'aviation civile, soit à la demande expresse du Ministre, soit de son propre chef.

Organisation

Les quatre composantes du comité sont: la Direction de l'administration, la Direction de l'analyse des services aériens, la Direction du transport aérien international, et la Direction de l'exploitation, qui relèvent toutes du directeur exécutif.

Direction de l'administration

La Direction de l'administration a pour fonctions générales de publier des ordonnances, des permis et des lettres officielles après avoir reçu l'autorisation du comité, ainsi que de rédiger des lois, des règlements, des ordonnances et des décisions qui seront examinés par le comité. Elle est en outre chargée de la rédaction des ordres du jour et des procès-verbaux des réunions du comité, de la liaison entre le comité et ses directions ou d'autres comités de la Commission. Enfin, elle est responsable des activités de son personnel supérieur et de la coordination des prévisions budgétaires ainsi que de la gestion générale des ressources humaines et financières du comité.

Direction de l'analyse des services aériens

Au sein de cette direction, cinq divisions effectuent des analyses et donnent des conseils dans les domaines de l'économie, de la réglementation, des finances et de l'exploitation.

La Division de l'analyse des études économiques donne des conseils au comité en économie, évalue les requêtes afin de savoir si les services projetés répondent aux besoins présents et futurs du public, participe aux audiences à titre de conseillère et mène des enquêtes et des études économiques sur des activités déterminées de transporteurs aériens et sur l'ensemble de l'industrie aéronautique, parfois en collaboration avec la Direction de la recherche de la Commission.

La Division de la vérification fait l'examen permanent de la comptabilité des transporteurs aériens et, au besoin, fait des recommandations sur les changements à apporter aux politiques, règles et règlements d'ordre financier du comité, par exemple sur les normes de capacité financière applicables à tous les transporteurs aériens canadiens. Elle évalue toutes les demandes déposées auprès du comité en vue de nouveaux services aériens, de transferts, de cession de contrôle, de fusion et d'amalgamation et fait les recommandations appropriées concernant les exigences financières à imposer dans chaque cas. La division fait des vérifications périodiques sur place des transporteurs aériens pour déterminer la validité des demandes de subventions. Elle fait des enquêtes spéciales pour déterminer la situation financière de certains transporteurs, et offre des conseils et une aide d'ordre financier à la Section de la mise en application de la Direction de l'exploitation.

La Division de l'analyse financière conseille le comité quant au caractère équitable et raisonnable des projets de modification des taux et des tarifs, à l'administration des subventions aux transporteurs aériens, à l'examen permanent de la situation financière des transporteurs assurant des services aériens d'affrètements internationaux, et aux dispositions relatives à la protection des paiements anticipés des passagers. Le personnel de la division est aussi appelé à participer à des projets spéciaux.

La Division de l'analyse de l'exploitation fait des études et rédige des rapports sur les activités et les modes de gestion des transporteurs aériens. Elle mène, en outre, des enquêtes sur le rendement et les caractéristiques d'utilisation des aéronefs et du matériel, dans le cadre de certains services aériens commerciaux. Enfin, elle est chargée de superviser l'entrée des données sur ordinateur et la révision des statistiques de l'aviation.

La Division des conseils en matière de politique élabore et recommande des changements aux aspects économiques du Règlement sur les transporteurs aériens. De plus, elle examine et recommande des modifications aux exigences du comité en matière de rapports statistiques et représente celui-ci à des conférences de nature économique et statistique de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Elle participe également, de concert avec des comités interministériels, à la réévaluation des politiques gouvernementales sur l'aviation.

Direction du transport aérien international

Cette direction est chargée de veiller à ce que les mécanismes de réglementation applicables aux services internationaux de transport aérien qui sont prévus dans les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers canadiens des transports aériens et contribuent à augmenter les avantages économiques pour le Canada et les transporteurs aériens canadiens. Bien que faisant partie du Comité des transports aériens, elle relève aussi du Comité de la politique en matière de transport international en ce qui concerne les questions de politiques sur le transport international.

La direction est chargée principalement de collaborer, avec d'autres ministères, à la préparation et à la négociation d'accords relatifs à l'établissement et à l'exploitation de services aériens entre le Canada et d'autres pays, d'aider à la mise en oeuvre et à l'administration de ces accords au moyen de l'analyse et de l'interprétation de leurs conditions et dispositions en vigueur, d'informer les intéressés des répercussions sur les usagers et les transporteurs canadiens, et de représenter les intérêts canadiens aux réunions d'organisations internationales et intergouvernementales telles que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC).

Direction de l'exploitation

Cette direction compte deux divisions: la Division des permis et la Division des tarifs et des services.

La Division des permis veille à l'application des lignes de conduite et des règlements sur la délivrance des permis d'exploitation de services aériens intérieurs et internationaux. Elle est formée de quatre sections.

La Section des services intérieurs s'occupe principalement d'analyses, et de l'application des règlements régissant la délivrance de permis d'exploitation des services à taux unitaires, des services spéciaux et des services d'affrètement. Elle étudie les plaintes alléguant l'exploitation de services non autorisés à partir de la base d'un autre transporteur ou entre des points prévus dans le permis d'un autre transporteur.

La Section des services internationaux délivre les permis d'exploitation des services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement en provenance ou à destination du Canada; elle exerce une surveillance sur les nombreux vols internationaux d'affrètement avec réservation anticipée et voyages tout compris. Enfin, elle participe à certaines négociations internationales entre le Canada et d'autres pays. (Voir les annexes R et S)

La Section de l'analyse est chargée de produire des rapports analytiques sur les règlements, permis et requêtes.

La Section de la mise en application est chargée principalement de faire enquête sur les services aériens exploités illégalement et sans autorisation, et d'intenter des poursuites, s'il y a lieu. En plus du personnel de son bureau principal à Ottawa, la section compte des agents à Vancouver, Edmonton et Winnipeg.

La Division des tarifs et des services comprend deux sections. L'une est chargée des tarifs, des taux et des services des transporteurs aériens des classes 1, 2, 3, 8, 9-2 et 9-3; l'autre s'occupe des tarifs, des taux et des services d'affrètement des transporteurs aériens des classes 4 et 9-4. (Voir les annexes Q et R)

Cette division a pour rôle de protéger les intérêts des consommateurs ainsi que de veiller à ce que les conditions de transport et les niveaux de taux soient raisonnables et non discriminatoires, et qu'il y ait une quantité suffisante de services à tarifs spéciaux qui inciteront le public à voyager, tout en utilisant au maximum les ressources des transporteurs. La division s'occupe également des plaintes et mène des enquêtes sur les infractions des transporteurs aériens. La division a aussi participé aux négociations qui avaient trait à la fixation des prix dans le domaine du transport aérien international et elle a assisté aux réunions de l'O.A.C.I. et de l'A.T.A.I.

Points saillants des activités

Accords bilatéraux sur les services aériens à horaire fixe

Allemagne

À la suite des négociations de janvier 1982, un accord est intervenu concernant une liste révisée des droits permettant à l'Allemagne de desservir deux points en Alberta et à Vancouver et des points aux États-Unis, et accordant au Canada des privilèges additionnels de vol en cinquième liberté pour desservir des points intermédiaires et des points en Allemagne, et entre des points en Allemagne et au-delà de l'Allemagne.

Allemagne et Pays-Bas

Certains problèmes, discutés surtout par correspondance, ont porté sur la zone des services d'affrètement assurés par les transporteurs canadiens en provenance et à destination de ces pays. Les discussions visaient également à harmoniser, le cas échéant, les règles nationales applicables aux services d'affrètement.

Inde

Un accord de services aériens conclu avec l'Inde a été paraphé le 26 février 1982 et signé en juin 1982. Les premiers services seront assurés par *Air India* et assujettis à un accord commercial entre *Air India* et Air Canada qui, à son tour, commencera vraisemblablement à assurer des services plus tard.

États-Unis

Quatre séries d'entretiens ont eu lieu avec les États-Unis concernant la solution des questions concernant les régimes tarifaires et des changements envisagés pour les horaires actuels des circuits qui accusent, selon les États-Unis, un déséquilibre favorable au Canada. Le Canada n'a pas cette impression et bien qu'il étudie actuellement les propositions américaines, aucune date n'a été fixée pour la reprise des entretiens.

Royaume-Uni

Deux séries d'entretiens tenus à Ottawa ont porté sur l'harmonisation des règles des services d'affrètement et sur la modernisation de certaines parties d'un accord signé en 1949 par le Canada et le Royaume-Uni. Au cours de la réunion d'octobre, une équipe a travaillé à la révision de certains articles de l'accord. La délégation canadienne était dirigée par le président du C.T.A. Une proposition de compromis dans le domaine des affrètements pour le transport de cargaisons et le transport dans les soutes des aéronefs, de même que des arrangements concernant l'application de la clause tarifaire de l'accord bilatéral, sont encore à l'étude.

Jamaïque

Deux séries de négociations ont eu lieu avec la Jamaïque, celle-ci désirant desservir des points additionnels dans l'Ouest canadien et d'autres points intermédiaires aux États-Unis. D'autres négociations sont prévues, mais aucune date n'est fixée.

Mexique

Une série de négociations avec le Mexique n'a abouti à aucun accord. D'autres réunions sont prévues, mais aucune date n'est fixée.

Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.)

L'équipe d'experts de l'O.A.C.I. sur la réglementation des services de transports aériens a tenu sa sixième réunion en mars 1982, au cours de laquelle elle a terminé l'étude du problème de la modification des articles 5, 6 et 96(a) de la Convention de Chicago, et conclu que pareille modification n'était ni nécessaire, ni appropriée. Dans le domaine de la réglementation du transport aérien non régulier, l'équipe a clarifié la définition de cette catégorie et le concept des "services d'affrètement partiels" et résumé les objectifs des états membres concernant la réglementation du transport aérien non régulier de même que les mécanismes de réglementation. Ainsi le terrain se trouve préparé pour le travail de l'équipe sur les autres problèmes de même nature qui figurent à son programme. Un représentant de la Commission fait partie de l'équipe.

Un membre de la Commission a assisté, à titre d'observateur, à la sixième réunion, en octobre 1982, de l'équipe de l'O.A.C.I. sur l'établissement de taux et de tarifs

internationaux. L'équipe a élaboré plusieurs recommandations sur la question de l'indemnité pour refus d'embarquement et les conditions de transport aérien. Elle a aussi commencé l'étude du problème des conditions liées aux tarifs.

Comme par les années précédentes, la Commission a prêté les services d'un président et d'un secrétaire au Comité national de facilitation et au Comité interministériel pour les activités de l'O.A.C.I. relatives aux droits aériens internationaux.

Un représentant de la Direction du transport aérien international a continué d'agir au nom du C.T.A. au sein de l'O.A.C.I., et a assisté à plusieurs réunions cette année.

Commission européenne de l'aviation civile (C.E.A.C.)

La 11e session triennale de la C.E.A.C. a eu lieu à Strasbourg en juin 1982. Deux représentants du C.T.A. y ont assisté. Les participants à la réunion ont examiné les rapports des activités survenues depuis la dernière session triennale et mis au point le programme de la suivante. Le nouveau programme renferme de nombreux points du secteur économique, notamment les tarifs passagers et les tarifs de fret demandés par les services à horaire fixe, de même que les politiques bilatérales et multilatérales d'établissement des prix.

La conférence n'a discuté qu'en termes généraux du protocole d'entente C.E.A.C. - É.-U. sur l'établissement des prix à l'égard du nord de l'Atlantique, aucune confirmation de signatures n'ayant été obtenue. Des discussions plus détaillées ont eu lieu au cours de nombreuses réunions à huis clos des chefs de délégation.

D'autres discussions avec le Secrétaire de la C.E.A.C. ont eu lieu à Paris la semaine suivante au cours desquelles les représentants du C.T.A. ont pu discuter du protocole d'entente sur l'établissement des prix à l'égard de la zone du nord de l'Atlantique et des répercussions pour le Canada.

Groupe de liaison A.C.T.A./C.T.A.

En vertu de la Loi nationale sur les transports, le Comité des transports aériens est chargé d'administrer la Partie II de la Loi sur l'aéronautique, tandis que l'Administration canadienne des transports aériens (A.C.T.A.) de Transports Canada administre la Partie I. Pour assurer la meilleure coordination possible des politiques et pratiques administratives respectives, un groupe de liaison A.C.T.A./C.T.A., formé d'agents supérieurs de l'A.C.T.A. et du C.T.A. et coprésidé par le président du C.T.A. et l'administrateur de l'A.C.T.A., se réunit périodiquement pour examiner des questions d'intérêt mutuel. La neuvième réunion du groupe de liaison a eu lieu en mai dans les bureaux de Transports Canada.

Réunions avec les associations de transporteurs aériens

À l'invitation des organismes concernés, les commissaires et agents supérieurs du C.T.A. ont assisté à des réunions générales d'associations de transporteurs aériens tenues au cours de l'année et qui ont fourni, comme par les années passées, d'excellentes occasions d'exposer aux représentants des transporteurs les changements envisagés à l'égard des politiques du comité, et de répondre directement aux questions qui intéressent l'industrie toute entière ou certains de ses secteurs.

Modifications au Règlement

Modifications approuvées par la Commission

Plusieurs modifications ont été apportées au Règlement sur les transporteurs aériens en 1982. Quelques-unes des plus importantes portaient sur les points suivants:

- faire en sorte que les possibilités de changement de réservation deviennent une partie facultative d'un contrat conclu entre un service de transport et un affréteur de transport ABC, et préciser les façons dont les frais de changement de réservation ou de réservation tardive doivent être imposés;

• modifier, conformément au projet de conservation des dossiers du Cabinet, les périodes pendant lesquelles les transporteurs aériens sont tenus de conserver certains dossiers;

• imposer des conditions aux transporteurs aériens engagés dans une transaction qui entraîne un changement de contrôle financier, un regroupement, une fusion ou un transfert de moins de la totalité des autorisations relatives au poids de leurs aéronefs à voilure tournante, spéficiées dans un permis d'affrètement de classe 4 ou un permis de service spécial de classe 7 (spécialisé: entraînement au vol); et

• préciser que le transport en circuit ouvert ABC et le transport ABC (intérieur) peut être permis à l'égard de points de destination, mais non à l'égard de points d'origine et exiger que le vol aller ou le vol retour du transport en circuit ouvert ABC soit au moins la moitié de la distance de l'autre.

Modifications au Règlement à l'étude au 1er décembre 1982

Les modifications à l'étude, dont la plupart ont fait l'objet d'un avis public, mais qui n'ont pas encore été soumises en vue de leur mise en application, portent sur les points suivants:

• modifier l'exigence relative à la production systématique actuelle d'information sur l'affrètement, comme les listes de passagers, produites "sur demande" seulement, utilisant à la place l'information sur les coupons de vols, et supprimer la condition actuelle qui consiste à exiger des passagers qu'ils paient, avant le départ, la totalité de leurs frais de transport;

• promulguer les nouvelles règles applicables aux services aériens commerciaux en matière d'assurance des passagers et de responsabilité des tiers;

• réévaluer le Règlement sur les taxes de mise en place des aéronefs utilisés dans le cadre de services de la classe 4 pour clarifier la distinction à faire entre les marchés desservis par les transporteurs aériens affrétés;

• intégrer au Règlement sur les transporteurs aériens les conditions et exigences relatives à la propriété, à l'équité et aux finances, que le C.T.A. a imposées depuis bon nombre d'années, et les appliquer aux transporteurs aériens autorisés éventuels ou à ceux qui demandent d'autres autorisations ou qui ont l'intention d'effectuer un transfert, un changement de contrôle, une fusion ou un regroupement;

• intégrer au Règlement sur les transporteurs aériens les restrictions relatives à la propriété et au contrôle étrangers qui reflètent la position et la politique traditionnelle du comité à cet égard;

• prolonger jusqu'en février 1985, la suspension des droits primaires des services d'affrètement pour le transport de bétail et permettre le partage des affrètements d'origine canadienne, à la condition que ceux-ci soient limités au transport de bétail;

• permettre la publicité et la vente de sièges affrétés revendables, avant l'approbation du C.T.A., à la condition d'ajouter la mention "sous réserve de l'approbation du gouvernement", et réduire la somme d'information que doit contenir la réclame;

• prolonger indéfiniment l'exemption accordée aux requérants de permis de classe 7 AAD et APS concernant l'obligation de prouver la commodité et les besoins présents et futurs du public; exiger, toutefois, des requérants éventuels qu'ils convainquent le comité que le service aérien commercial sera financièrement viable et qu'ils sont capables financièrement d'exploiter le service en question;

• élargir la définition d'un aéronef utilisé dans le cadre d'un service de la classe 4 pour permettre à la plupart des services de la classe 7 d'effectuer des vols à partir de n'importe quel point au Canada, ce qui exigerait que ces derniers fournissent des services supplémentaires ou différents et limiterait les détenteurs de permis de la classe 7 à transporter seulement les personnes requises en vue de l'exécution d'un service spécial;

• permettre aux vendeurs d'aéronefs commerciaux de faire la démonstration de leur produit à des clients éventuels et de recouvrer de ces clients certains coûts directs d'exploitation, sans qu'ils aient à détenir un permis valide d'exploitation de service commercial aérien;

• réduire les délais prévus pour le dépôt des demandes ABC/AVTC et AVTC de 75 à 45 jours avant la date proposée d'exploitation;

• permettre aux transporteurs aériens des classes 1, 2 et 3 d'affréter des aéronefs d'autres transporteurs pour desservir les points mentionnés dans leur permis à des taux unitaires de transport lorsqu'ils ont besoin d'aéronefs additionnels en raison d'une demande inhabituellement élevée ou de problèmes d'entretien; et

• supprimer les règles existantes interdisant la réclame et la vente, par les affréteurs ou les organisateurs de voyages ou leurs agents, d'affrètements à but commun, de voyages tout compris et à réservation anticipée (à l'intérieur et à l'extérieur du pays), avant que le C.T.A. n'ait approuvé de tels vols ou séries de vols, à la condition que les acheteurs éventuels de ce type de transport soient informés que ces offres sont faites sous réserve de l'approbation du gouvernement.

Rapports et études

En septembre 1982, le comité a déterminé quelle serait la forme finale du système révisé de rapports statistiques, dans la mesure où il s'applique aux transporteurs aériens de niveau I et, dans une moindre mesure, à d'autres transporteurs. Le nouveau système de rapport établi à l'intention des transporteurs de niveau I entrera pleinement en vigueur le 1er janvier 1984.

En 1982, les versions finales de certains manuels du comité ont paru. "Le système uniforme de comptabilité et de rapports", "Les instructions concernant la répartition des recettes et des coûts par routes", applicables aux transporteurs de niveau I et "Les instructions concernant la répartition des recettes et des coûts par réseaux secondaires", applicables aux transporteurs de niveau II.

L'édition courante de la publication annuelle "L'industrie de l'exploitation des hélicoptères au Canada" a été retardée en raison de l'introduction du système révisé de rapports statistiques, mais elle paraîtra au début de 1983.

Un rapport sur les transporteurs aériens de niveau I et leurs activités en 1980 et 1981 a été terminé au cours de l'année et paraîtra au début de 1983.

Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux

Des vérifications ont été effectuées, conformément à la politique sur les subventions versées aux transporteurs aériens régionaux, relativement aux activités de Québecair et de *Eastern Provincial Airways Ltd.* en 1981. Le comité a versé des subventions à Québecair à l'égard de ses services du bas de la rive nord exploités par sa filiale en son nom, et à *Eastern Provincial Airways Ltd.* pour compenser des pertes subies sur les circuits jugés admissibles aux subventions du fait qu'ils assurent un service essentiel dans les régions éloignées.

Subvention accordée au service aérien local des Prairies

Au nom de Transports Canada, le comité a effectué une vérification des routes Winnipeg-Dauphin-Brandon et Winnipeg-Dauphin-Yorkton-Saskatoon de *Perimeter Airlines (Inland) Ltd.*, afin de déterminer le montant des subventions à verser à ce transporteur.

Taux et tarifs

Les prix du carburant ont continué leur ascension partout mais surtout au Canada. La chute constante du dollar canadien au début de 1982 a entraîné des hausses de quatre à huit pour cent des tarifs internationaux. Les pressions de l'inflation, le coût élevé du loyer de l'argent, en plus des restrictions "6 et 5" imposées par le gouvernement sur les tarifs aériens intérieurs, et la diminution générale du trafic ont imposé aux gestionnaires des lignes aériennes des décisions difficiles.

Application

En 1982, la Section de la mise en application a fait enquête sur 401 causes dont 176 ont été renvoyées à la G.R.C. chargée de faire des enquêtes plus approfondies en vue des poursuites à intenter. En ce qui concerne les causes instruites, les jugements rendus par les tribunaux sont allés du rejet à une amende de 4 800 dollars.

La section participe de plus en plus aux enquêtes sur des détenteurs de permis qui ne respecteraient pas les conditions de leur permis et, à

cet égard, elle a fourni au comité des éléments de preuve qui ont justifié un certain nombre de suspensions de permis.

Les lignes directrices opérationnelles de la section ont été compilées et approuvées et contribuent maintenant à orienter de façon uniforme les activités de mise en application au Canada.

Un protocole d'entente, conclu entre la G.R.C. et le C.T.A., est sur le point d'être ratifié formellement. Il délimite les responsabilités de la G.R.C. et du C.T.A. en matière d'enquêtes, et établi une base solide pour les enquêtes instituées par les deux organismes. Un protocole semblable, intervenu entre la Commission et Transports Canada, a été ratifié le 15 décembre 1982.

Les membres de la Section de la mise en application ont participé à un échange de formation avec leurs homologues de l'A.C.T.A. qui a permis, en trois occasions, l'assistance ou la participation à des conférences de l'A.C.T.A. La section a également donné huit conférences sur les techniques et méthodes d'enquêtes, prévues dans la partie II de la Loi sur l'aéronautique, à des détachements et divisions de la G.R.C. partout au Canada.

Audiences publiques

Le C.T.A. a tenu des audiences publiques pour un total de 31 jours en 1982, y compris une audience qui a commencé en 1982 et doit reprendre en 1983. Ces audiences ont eu lieu à Montréal et à Hull (Qué.), à Thompson et Churchill (Man.), à Rankin Inlet (T.N.-O.), et à Fredericton et Edmundston (N.-B.).

Autres questions

Le comité a annoncé qu'il tiendra une série d'audiences publiques pendant le premier trimestre de 1983 pour recueillir, auprès des détenteurs de permis et des usagers des services d'hélicoptères au Canada, des opinions sur les modalités actuelles relatives à l'octroi des permis et aux règlements.

Conformément à la politique gouvernementale annoncée par le ministre des Transports le 6 août 1982, concernant la plus grande liberté des activités à l'aéroport de Mirabel, le comité a pris des mesures pour autoriser les transporteurs étrangers à transporter des cargaisons de passage à destination et en provenance de Mirabel, et pour modifier un certain nombre de permis de services aériens commerciaux internationaux à horaire fixe de classe 8 de façon à permettre le transport de passagers internationaux qui font la correspondance entre l'aéroport de Mirabel et l'aéroport international de Toronto, dans les deux sens.

Décisions et ordonnances marquantes

• La décision n^{o} 6856 du 13 août 1982 est le résultat d'une audience tenue en mai 1982 à la suite d'une décision du Cabinet approuvant des dépenses d'au plus un million de dollars dans le budget de Transports Canada, réparties sur cinq ans, en vue d'une subvention directe d'exploitation pour encourager l'établissement d'un service aérien régulier à Saint-Léonard (N.-B.). La décision fait droit à une requête déposée par Québec Aviation Ltée/*Quebec Aviation Ltd.* en vue d'ajouter les points Saint-Léonard et Fredericton (N.-B.) au service commercial aérien régulier de la classe 2 qu'elle assure à la ville de Québec et à Gatineau (Qué.).

• La décision n^{o} 6869, du 19 août 1982, rendue à l'issue d'une audience publique tenue à Hull (Qué.) en juillet, adopte, à titre de mesure provisoire, des conditions normalisées, en vigueur à compter du 1er novembre 1982, à l'égard de services intérieurs à horaire fixe offerts à des prix réduits, inférieurs de plus de 25 pour cent au plus bas tarif public illimité applicable.

• La décision n^{o} 6885 du 1er septembre 1982, est le résultat d'une audience tenue en avril, mai et juin 1982 pour étudier les demandes relatives aux services abandonnés en 1981 lorsque *Lambair Limited* a déclaré faillite. Elle accorde à *Calm Air International Limited* la majeure partie des services à taux unitaires de *Lambair* dans le nord du Manitoba, le reste allant à *Ellair Limited*. Elle accorde aussi à *Ontario Central Airlines Limited* l'autorisation d'exploiter des services d'affrètement de classe 4 au moyen d'aéronefs du groupe D.

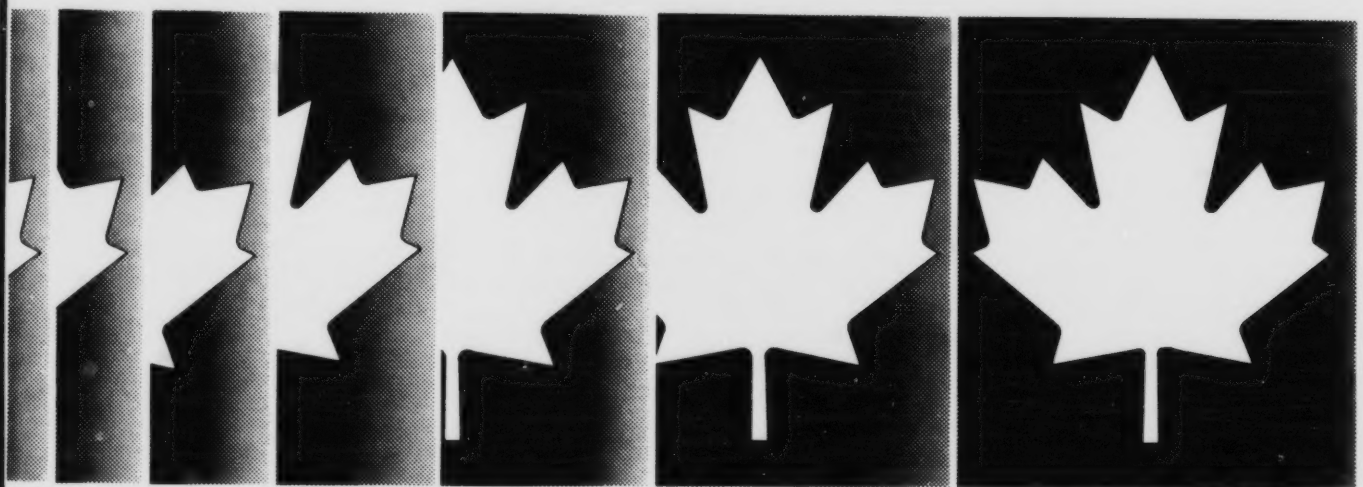
• La décision n^{o} 6928 du 1er octobre 1982 a agréé le changement de contrôle de Québecair des intérêts de Les Investissements Lemah Inc., Expeditex Inc., Transport Magny Inc., Société d'investissement Desjardins et Corporation Prévost Ltée, à 1848-7199 Québec Inc. à la condition que Québecair et 1848-7199 Québec Inc. se conforment aux exigences du comité relatives au dépôt des tarifs, aux rapports financiers et autres exigences pertinentes dans un délai de 180 jours après la date de la décision.

• La décision n^{o} 6956 du 8 octobre 1982, est le résultat d'une audience tenue en mai 1982 relativement à l'exploitation d'aéronefs du groupe E seulement. Elle fait droit au transfert, d'*Eastern Provincial Airways* (1963) *Limited* à *Air Maritime Limited*, d'un permis de service commercial aérien à horaire fixe de la classe 1 pour Moncton, Saint-Jean et Fredericton (N.-B.), Halifax (N.-É.), Charlottetown (Î.-P.-É.) et les Îles de la Madeleine (Qué.) et un deuxième permis de la classe I pour Sydney et Halifax (N.-É.). La décision fait aussi droit au transfert d'un service commercial aérien international de la classe 9-3 entre Halifax, Sydney et Saint-Pierre et Miquelon (France). La décision rejette le transfert de services assurés en vertu d'un troisième permis de la classe I qui autorise des vols entre Bathurst, Charlo, Moncton, Chatham, Charlottetown et Montréal.

• La décision n^{o} 6998 du 25 octobre 1982 énonce les constatations du comité concernant les activités des aéronefs de compagnies qui constituent des services aériens commerciaux, et les applications appropriées que de tels exploitants devraient faire pour que leurs activités se conforment aux prescriptions de la Loi et du Règlement sur les transporteurs aériens. Les exploitants d'aéronefs de compagnies sont invités à examiner leurs activités à la lumière de la décision et, au besoin, à déposer des demandes en exploitation d'un service aérien commercial, dans un délai de six mois suivant la date de la décision. Une modification apportée subséquemment, au début de 1982, prolongeait le délai pour le dépôt des demandes au 31 décembre 1983.

Comité des transports par eau

Paul Langlois, Président
R.A. Azzie
D.H. Jones
J.M. McDonough
Anne-Marie Trahan
J.F. Walter
B.R. Wolfe



Comité des transports par eau

Le Comité des transports par eau (C.T.E.) est chargé de l'application de la Loi sur les transports, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire entre les ports canadiens, dans les zones prescrites par le gouverneur en conseil.

Ses attributions sont à la fois de natures juridique et administrative. Les fonctions juridiques du comité comportent la délivrance de permis de transport par eau et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du comité. Lorsque celui-ci rejette un tarif type, il peut, soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre.

Les pouvoirs administratifs du comité s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques, ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs et des demandes de permis.
(Voir l'annexe T)

D'autres lois confèrent au comité des responsabilités additionnelles.

La Loi sur le pilotage, qui est en vigueur depuis le 1er février 1972, prévoit la prestation de services de pilotage dans quatre régions du Canada. Elle a institué pour chacune de ces régions une administration chargée d'établir, d'exploiter et de gérer un service de pilotage efficace pouvant garantir la sécurité de la navigation.

En vertu de cette loi, les administrations de pilotage sont tenues de publier dans la Gazette du Canada tous les tarifs de droits de pilotage qu'elles entendent prescrire. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un tarif ainsi proposé nuit à l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition auprès de la Commission. Sur réception de pareil avis, l'application des modifications projetées est automatiquement suspendue et le comité devient habilité à mener une enquête et à tenir, s'il y a lieu, des audiences publiques. L'administration concernée doit tenir compte de toute recommandation formulée par le comité à cet égard.

La Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent autorise cette administration à fixer des tarifs qui doivent être déposés auprès du comité s'ils ne sont pas établis en vertu d'un accord entre le Canada et les États-Unis. Les tarifs entrent en vigueur dès la date de leur dépôt auprès de la Commission.

Le comité est en outre chargé de l'application de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, qui est entrée en vigueur le 1er avril 1979 et qui a remplacé l'ancienne, devenue périmée le 31 mars 1979. La nouvelle loi soustrait certaines pratiques des conférences maritimes aux dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, et oblige les conférences maritimes à déposer leurs tarifs marchandises et d'autres documents auprès de la Commission.

La Loi d'urgence de 1979 sur les approvisionnements d'énergie habilite l'Office de répartition des approvisionnements d'énergie à enjoindre à la Commission canadienne des transports d'ordonner l'utilisation de tout navire canadien, suivant les exigences de l'Office, et d'autoriser un navire battant pavillon étranger à transporter tout produit contrôlé entre des ports canadiens, si aucun navire canadien approprié n'est disponible.

Le Règlement d'exemption sur le cabotage dispense certains navires battant pavillon étranger et exerçant des activités de cabotage au Canada de l'application de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le comité renseigne le ministre du Revenu national sur la disponibilité de navires canadiens appropriés lorsqu'on envisage l'utilisation de navires étrangers pour le cabotage.

Acquisitions

Le comité s'occupe également des avis de projets d'acquisition déposés auprès de la Commission, conformément à l'article 27 de la Loi nationale sur les transports. Pendant l'année, des enquêtes ont été effectuées sur divers projets portés à l'attention du comité, afin de déterminer l'applicabilité des diverses dispositions de l'article susmentionné.

Le 11 janvier 1982, à la suite de la décision WTC 16-81 du comité, la compagnie des Chemins de fer

Nationaux du Canada, à Montréal, a signifié avis de son intention d'acquérir d'autres actions de la *Eurocanadian Shipholdings Limited* des Bermudes, une des compagnies du groupe *CAST*. L'appel de la décision, interjeté par la compagnie auprès de la Cour fédérale, a été rejeté le 23 avril 1982 et la requête en autorisation d'interjeter appel du jugement de la Cour fédérale auprès de la Cour suprême a été rejetée le 23 juin 1982.

Le comité a publié un avis le 17 septembre annonçant la tenue d'une audience publique à Halifax le 23 novembre et à Montréal le 30 novembre pour entendre les oppositions à cette acquisition. Cependant, le 8 septembre, le comité a entendu les explications fournies par le CN concernant d'autres transactions récentes relatives aux avoirs de *Cast Containers Ltd.* des Bermudes et de sa filiale à propriété exclusive, *Task Terminals Ltd.* de Montréal (Qué.) et aux actions de *Task Terminals* et diverses options acquises par le CN, qui pouvaient avoir pour résultat l'acquisition par la compagnie de 75 pour cent des actions ordinaires de *Cast Containers*. Dans sa décision WTC 16-82 du 28 septembre 1982, le comité a déterminé que ces acquisitions étaient aussi assujetties à l'article 27 de la Loi nationale sur les transports et exigé que le CN publie un avis, ce qui a été fait le 23 octobre.

Le comité a été saisi d'autres oppositions à ces acquisitions additionnelles ainsi que de demandes de reporter l'audience de novembre pour permettre au comité d'entendre les diverses oppositions au cours de la même audience et pour donner aux opposants et aux intervenants le temps de préparer leurs arguments. Le 15 novembre, le comité a accédé à ces demandes et ajourné l'audience jusqu'en février et mars 1983.

La seconde partie d'une audience tenue pour entendre la question de l'acquisition par Canadien Pacifique Limitée de Montréal d'intérêts de *Dart Containerline Company Limited* et d'un service associé de coordination de marchandises conteneurisées du Saint-Laurent a eu lieu à Halifax en novembre 1981. Le 15 mars 1982, le comité a rendu sa décision sur ces deux projets et conclu que, dans les limites de son mandat, il ne voyait aucun motif qui prouvait que les acquisitions projetées restreindraient indûment la concurrence ou nuiraient autrement à l'intérêt public. Par conséquent, le comité n'a rejeté aucune des deux parties des projets d'acquisition. Le gouverneur en conseil est actuellement saisi des appels de cette décision interjetés au nom du gouvernement de la Nouvelle-Écosse et du Conseil du port de Halifax-Dartmouth.

En août 1981, *Crowley Maritime Corporation* de Seattle (Wash.) avait signifié un avis de projet d'acquisition sous forme de transfert à l'une de ses filiales, *Crowley Maritime International Inc.* de San Francisco, d'actions de *Arctic Transportation Ltd.* de Calgary acquises en 1980 par *Puget Sound Tug and Barge Co.* de Seattle, une autre filiale de la compagnie. N'ayant été saisi d'aucune opposition, le comité a fermé le dossier en mai 1982.

En décembre 1981, *Stad Seaforth Shipping* de Norvège avait signifié un avis de projet d'acquisition d'intérêts de *Seaforth Fednav Inc.* de Halifax, une compagnie appartenant conjointement à *Fednav Limited* de Montréal et à *Seaforth Maritime Limited* de Grande-Bretagne. N'ayant reçu aucune opposition à l'égard de cette acquisition, le comité a fermé le dossier. En mai 1982, la même compagnie a signifié un avis de projet d'acquisition d'autres intérêts de *Seaforth Fednav Inc.* et, encore une fois, n'ayant reçu aucune opposition, le comité a fermé le dossier.

Atlantic Freight Lines Inc. de Saint-Jean (T.-N.) a signifié, en juin 1982, un avis de projet d'acquisition d'intérêts d'une compagnie devant être constituée en vertu de la législation canadienne et appelée *Atlantic Container Express Lines Inc.* de Saint-Jean (T.-N.). N'ayant reçu aucune opposition, le comité a fermé le dossier.

En novembre, le *Canada Steamship Lines* de Montréal (Qué.) a signifié un avis de projet d'acquisition d'intérêts, sous forme d'actions, de *Atlantic Freight Lines Inc.* de Saint-Jean (T.-N.). Le comité a demandé la signification d'un avis de ce projet d'acquisition et fixé au 7 janvier 1983 le délai pour la réception d'oppositions.

Direction du transport maritime

Administrations de pilotage

Les quatre administrations de pilotage ont publié leurs projets de règlement tarifaire dans la Partie I de la Gazette du Canada en 1982.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié ses projets de modifications les 13 février, 5 juin et 10 septembre 1982. La Commission n'ayant reçu aucune objection formulée aux termes de l'article 23 de la Loi sur le pilotage, les tarifs sont entrés en vigueur les 23 avril et 28 octobre 1982.

L'Administration de pilotage des Grands lacs Ltée a publié un projet de modification le 30 janvier 1982. La Commission n'a reçu aucune objection et le tarif est entré en vigueur le 22 mars 1982.

L'Administration de pilotage des Laurentides a déposé un projet de modification tarifaire le 4 septembre 1982. Aucune objection n'ayant été reçue, le tarif est entré en vigueur le 22 octobre 1982.

L'Administration de pilotage du Pacifique a publié, le 13 mars 1982, un projet de modification tarifaire à l'égard de la région côtière et de celle de la rivière Fraser. Aucune objection n'ayant été reçue, les tarifs respectifs sont entrés en vigueur le 7 mai 1982.

Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes

Cette loi, appliquée par le Comité des transports par eau, exempte certaines conférences maritimes des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, sous réserve d'obligations imposées à leurs lignes maritimes membres. La loi est en vigueur depuis le 1er avril 1979 et expirera le 31 mars 1984 à moins qu'elle ne soit prolongée par proclamation pour une période d'au plus cinq ans. Un comité interministériel du gouvernement fédéral a été établi pour examiner l'efficacité de la loi actuelle et en faire rapport. Dans le cadre de cet examen, le comité, qui est représenté au sein du comité interministériel, a tenu des audiences publiques en juin, dans cinq villes du Canada, pour faire enquête sur les pratiques des conférences maritimes et sur l'application et l'administration de la loi. Il a aussi invité ceux qui ne voulaient pas assister aux audiences à présenter des arguments écrits. Les constatations du comité ont été rapportées au ministre des Transports à la fin de l'année.

En février 1982, une réunion a eu lieu avec le *Canadian Shippers' Council*, un groupe d'expéditeurs désigné par le ministre des Transports conformément au paragraphe 15(2) de la loi, pour prendre connaissance d'un rapport sur l'efficacité de la disposition qui exige que les conférences maritimes rencontrent le conseil.

Le conseil continue de s'intéresser aux surtaxes sur le mazout de soute imposées par les conférences et, en juin 1982, le comité a été prié d'user de ses bons offices pour obtenir l'information nécessaire pour justifier le montant des surtaxes sur le mazout de soute imposées par la *Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference*. Grâce aux services de médiation assurés par le personnel du comité, la question a été résolue à la satisfaction des parties intéressées.

La Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain et la Fédération de l'UPA du Saguenay-Lac Saint-Jean ont déposé une plainte, en décembre, aux termes de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, concernant l'intention de certaines conférences d'ajouter des surtaxes arbitraires aux tarifs exigés des services utilisant la ville de Québec comme port d'attache. À la fin de l'année, le comité étudiait la demande de redressement et la réplique des conférences à la demande.

Conférences maritimes

Au 31 décembre 1982, la Commission avait en main les documents de 48 conférences dont les membres assuraient des services dans des ports canadiens, soit une augmentation de trois par rapport à l'année précédente.
(Voir l'annexe W)

Les 48 conférences représentent 79 compagnies qui assurent 305 services dans des ports nord-américains; 53 d'entre elles offrent 223 services dans des ports canadiens.

La Commission a également en main deux contrats de location d'espace et un contrat de coordination de service, liant 12 compagnies et comportant quatre ententes de fusion.

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Conformément à l'article 20 de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration a déposé auprès de la Commission une modification au règlement tarifaire de la voie maritime du Saint-Laurent imposé au service de grue, qui est entré en vigueur le 1er mai 1982.

Cabotage et commerce maritime

Conformément au Règlement d'exemption sur le cabotage, le comité a continué d'étudier des requêtes déposées auprès du ministre du Revenu national, en vue d'une dispense de l'application de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Durant l'année, 112 requêtes ont été reçues et de ce nombre, 72 autorisations temporaires ont été accordées, huit rejetées et neuf annulées. Vingt-deux requêtes portaient sur des navires ou des activités dont le règlement ne fait pas mention et ont été transmises au Comité consultatif sur la disponibilité de navires canadiens, présidé par le représentant du C.T.E., avant que Revenu Canada ne soit avisé de l'état et de la disponibilité du matériel canadien. (Voir l'annexe U)

Des représentants du comité ont assisté à cinq réunions du Comité interministériel des remises.

Le personnel du comité a continué de collaborer activement avec Transports Canada à l'élaboration d'une nouvelle politique sur le cabotage.

Services de transport maritime

Douze transporteurs maritimes ont présenté des requêtes pour obtenir des permis en 1982, trois pour les Grands lacs et neuf pour la région du fleuve Mackenzie, dont deux pour la partie ouest de l'Arctique. Une demande de permis pour les Grands lacs a été retirée et des permis ont été accordés aux autres requérants, *McKeil Work Boats Ltd.* et *A.B. MacLean Ltd.* (Voir l'annexe V)

Des permis ont été accordés à sept requérants pour la région du fleuve Mackenzie, y compris ceux qui demandaient un permis pour la partie ouest de l'Arctique. Deux autres requérants, *Len Cardinal Transport Limited* et *David Storr*, ont obtenu des permis en vertu d'ordonnances provisoires ex parte, mais les deux demandes ont par la suite été rejetées pour les motifs énoncés dans les décisions du comité WTC 15-82 et WTC 14-82.

Direction du transport maritime international

Comme par les années précédentes, cette direction a analysé les facteurs internationaux qui influent le plus sur la politique économique et la réglementation maritime. Elle a aussi étudié leurs effets possibles sur le transport maritime des exportations et importations canadiennes, activité surtout exécutée par des navires d'immatriculation étrangère. Ainsi, la direction répond directement aux besoins du Comité de la politique en matière de transport international et du Comité des transports par eau. Les deux comités sont renseignés sur les répercussions économiques que le Canada ressent des accords maritimes internationaux. Elle présente les positions adoptées par ces comités sur des questions générales d'économie ou de réglementation, au moment de la formulation de politiques du gouvernement canadien ou de la négociation d'accords internationaux.

Organisation de coopération et de développement économiques (O.C.D.E.)

Une fois de plus, la direction a représenté la Commission en tant que membre de la délégation canadienne lors des négociations multilatérales qui ont eu lieu au sein de l'Organisation de coopération et de développement économiques (O.C.D.E.). Elle a contribué à formuler une politique maritime générale qui régit les relations

commerciales entre l'O.C.D.E. et d'autres pays; dans ce contexte, l'O.C.D.E. englobe les principaux partenaires commerciaux et fournisseurs de marchandises d'exportation et d'importation du Canada.

S'ils sont acceptés officiellement certains accords négociés, connus sous le nom de Phase IV du programme de l'O.C.D.E., serviront de ligne directrice pour l'établissement des politiques maritimes nationales des pays membres de l'O.C.D.E. La Commission poursuit des études pour déterminer si l'acceptation de ces accords apportera des avantages économiques au Canada.

Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D.)

À la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D.), la direction a représenté la Commission au sein de la délégation canadienne auprès d'un certain nombre de conférences qui portaient surtout sur le travail du Comité du transport maritime. Ces conférences comprenaient deux sessions du groupe intergouvernemental sur l'immatriculation des navires. Au cours de ces sessions, les pays en voie de développement ont poursuivi leurs efforts pour faire reconnaître et établir un lien économique entre navire et pavillon, qui entraînerait la cessation progressive éventuelle du "pavillon de complaisance", une question d'importance considérable pour le Canada. Une conférence diplomatique est prévue pour 1983 pour étudier l'adoption d'un accord international fondé sur une série de principes élaborés par le groupe intergouvernemental, concernant les conditions auxquelles les navires devraient être reconnus sur les registres nationaux de transport maritime.

La C.N.U.C.E.D. étudie aussi une autre question, celle de l'élimination des prétendues barrières qui empêchent des navires immatriculés dans des pays en voie de développement de participer au transport des vracs. Elle s'intéresse particulièrement actuellement au transport des hydrocarbures. Ces deux questions menacent la stabilité de l'offre et de la demande des marchandises expédiées par mer et revêtent une grande importance pour l'économie du Canada dont un pourcentage élevé du transport des vracs (25 pour cent environ) est assuré par des navires battant "pavillon de complaisance".

La direction a fait valoir les points de vue de la Commission en ce qui a trait à la position canadienne, qui protégerait les intérêts du Canada, tout en respectant les aspirations légitimes des pays en voie de développement en ce qui concerne leur participation, suivant leur propre situation économique, au transport maritime international. L'obstacle principal, à cet égard, est le renforcement apparemment inévitable dans les pays étrangers de la réglementation du transport maritime. Suite à l'initiative qu'elle avait prise à la C.N.U.C.E.D., la direction a continué de démontrer l'intérêt que la Commission porte à la position canadienne au sujet de l'assurance maritime, et à aider à la formulation des clauses internationales normalisées que les parties à la politique d'assurance maritime adopteraient volontairement. Elle a entretenu une liaison et une consultation étroites non seulement avec des assureurs maritimes, des courtiers et des consommateurs, mais aussi avec un comité interministériel mis sur pied à cette fin, et pour traiter de questions connexes. La direction joue un rôle important au sein de la délégation canadienne. C'est ainsi que le principe des "périls désignés" qu'utilise actuellement l'industrie canadienne a été reconnu internationalement. En 1982, des travaux sur l'assurance fret maritime ont été amorcés et une attention toute particulière a été prêtée à la nouvelle politique de Lloyd rédigée en termes simples.

Communauté économique européenne (C.E.E.)

La direction a continué de suivre de près l'élaboration, par les pays de la Communauté économique européenne (C.E.E.), d'une politique maritime commune. Elle a participé également à l'étude canadienne de l'application au transport maritime des règles de la concurrence de la Communauté qui déterminent le partage des marchés ainsi que les activités des sociétés de transport maritime océanique qui répondent à la majeure partie des besoins du Canada.

Direction de l'économique du transport multimodal et maritime

Cette direction est au service du Comité des transports par eau et du Comité de la politique en matière de transport international.

La direction a été chargée de l'analyse et de l'évaluation des facteurs ayant trait à l'économie, à l'exploitation et à la réglementation du transport multimodal de marchandises, que ce soit à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada. Elle a participé, au nom de la Commission, aux consultations interministérielles et auprès de l'industrie en ce qui concerne le transport multimodal, les conteneurs et les questions de simplification des documents de transport. Elle représente également la Commission en vue de la formulation des positions prises par le Canada, et des négociations lors de réunions internationales qui portent sur des questions ayant une incidence économique ou réglementaire sur les activités de transport multimodal et la conténeurisation.

Comme par les années précédentes, la direction a fourni des renseignements, des analyses économiques et des conseils sur le transport maritime, à l'appui des activités de réglementation et des attributions consultatives du Comité des transports par eau et du Comité de la politique en matière de transport international. Elle a aussi prêté son concours à d'autres directions de la Commission ainsi qu'à d'autres ministères et organismes fédéraux en leur donnant des renseignements, des données et des analyses sur diverses questions reliées au transport maritime.

Au cours de l'année, le conseiller financier du comité a été muté à la direction pour augmenter la capacité de celle-ci en matière d'analyses et de conseils destinés aux comités.

La direction a poursuivi son travail de mise à jour et d'enrichissement de la banque de données sur les points d'origine et de destination de tous les navires qui font du transport intérieur et international. Cette banque de données, établie surtout à partir des données de Statistique Canada, sert de base à l'exécution de recherches et d'analyses statistiques et économiques, dans le cadre des divers travaux du Comité des transports par eau et du Comité de la politique en matière de transport international.

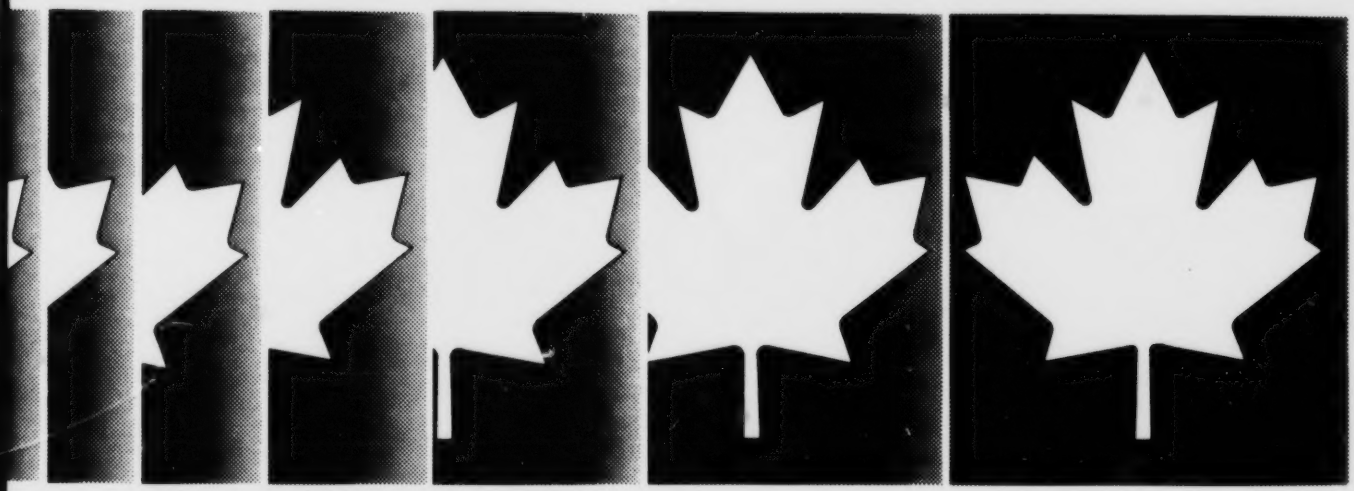
La direction a tenu à jour une banque secondaire de données sur environ 2 900 navires immatriculés au Canada et ayant une jauge brute de 100 tonnes et plus, de même que sur 950 propriétaires et exploitants de navires et leurs zones d'exploitation. Cette information est mise à jour chaque semaine et est largement utilisée par le Comité des transports par eau, la Direction de la recherche, et d'autres ministères fédéraux. La direction a également dressé et publié les listes du comité su. la flotte marchande canadienne, publication annuelle qui porte sur les navires et autres bâtiments canadiens.

L'information contenue dans les deux banques portaient sur les activités commerciales menées dans la région du fleuve Mackenzie, les Grands lacs et le fleuve Saint-Laurent ainsi que sur le transport en eaux intérieures, le cabotage et le transport maritime international.

Au nombre des questions maritimes au sujet desquelles la Direction de l'économique du transport multimodal et maritime a été appelée à faire des analyses et donner des conseils, figurent l'enquête sur un projet d'acquisition par Canadien Pacifique Limitée d'un tiers des actions de *Dart Containerline*; l'enquête du comité, en juin, concernant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes; et une demande, par le ministre des Transports, d'instituer, en vertu du paragraphe 22(6) de la Loi nationale sur les transports, une enquête sur l'établissement des tarifs du transport multimodal. Cette enquête a été instituée à la suite d'une plainte déposée par certains expéditeurs de fret concernant les pratiques tarifaires de compagnies offrant des tarifs directs d'Extrême-Orient au Canada central.

Comité des transports par véhicule à moteur

Gérald Drainville, Président
J.-L. Bourret
D.H. Jones
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.F. Walter
B.R. Wolfe



Comité des transports par véhicule à moteur

Le comité s'occupe principalement du traitement et du règlement des requêtes présentées en vertu de la Loi sur le dimanche par les transporteurs routiers qui veulent transporter des marchandises le dimanche. Il administre également l'article 27 de la Loi nationale sur les transports tel qu'il s'applique à l'acquisition de compagnies d'autocars ou de camions par toute autre entreprise de transport relevant de la compétence du Parlement du Canada.

La Partie III de la Loi nationale sur les transports, qui régit directement le transport commercial extra-provincial par véhicule à moteur, a été proclamée par le gouverneur en conseil en 1970. Toutefois, ses dispositions n'ont pas été appliquées sauf dans le cas du service d'autocars *Roadcruiser* du CN, à Terre-Neuve, qui, par décret, relève du comité depuis août 1976.

De plus, le Comité des transports par véhicule à moteur administre la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Aux termes de cette loi, des subsides sont versés aux camionneurs désignés qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la Région atlantique. Ceux-ci comprennent le transport routier moyennant rémunération.

Loi sur le dimanche

L'alinéa 11x) de la Loi sur le dimanche permet à la Commission d'autoriser le transport de marchandises le dimanche. Avant de rendre une décision, la Commission doit tenir compte de l'objet de ladite loi, soit qu'un jour de repos soit accordé le dimanche, dans la mesure du possible; elle doit aussi prévenir tout retard injustifiable dans la livraison de marchandises.

En 1982, le comité a accordé 43 autorisations permanentes et 207 autorisations temporaires relativement à des demandes présentées par des camionneurs publics et privés en vertu de la Loi sur le dimanche.

Acquisitions

La Commission est habilitée à ne pas reconnaître un projet d'acquisition si elle juge que celle-ci restreindrait indûment la concurrence ou encore nuirait à l'intérêt public. En 1982, le comité a reçu 19 avis d'acquisition d'entreprises de transport par véhicule à moteur. Comme aucune intervention contraire n'a été déposée relativement à 17 de ces projets, ces dossiers ont été fermés. En effet, la Commission ne mène une enquête que si une personne ou un organisme représentant les transporteurs ou les entreprises de transport touchés par un projet dépose une intervention contraire à son agrément. Les deux autres requêtes étaient encore à l'étude à la fin de l'année.

Audiences

Le Comité des transports par véhicule à moteur a tenu 18 audiences publiques au cours de l'année, par rapport à 38 l'année précédente. Dix-sept d'entre elles avaient trait à des requêtes en autorisation de transporter des marchandises le dimanche, et la dernière avait pour objet d'entendre des objections relativement au dépôt du tarif n^{o} 4-7 du CN pour les services passagers locaux de son service d'autocars *Roadcruiser* à Terre-Neuve.

Le nombre d'audiences publiques a diminué considérablement en 1982; le comité ayant adopté, en mai 1981, une nouvelle politique en vertu de laquelle la plupart des demandes d'autorisation permanente de transporter des marchandises le dimanche sont maintenant décidées par audience sur le vu des dossiers. Seules les demandes particulièrement complexes continueront de faire l'objet d'audiences publiques.

Par suite de cette nouvelle politique, 19 demandes d'autorisation de transport le dimanche ont été agréées par le comité par audience sur le vu des dossiers, et il en est résulté des économies substantielles tant pour le comité que pour les demandeurs et les intervenants, en coûts de déplacement, de publicité dans les journaux, de frais juridiques et d'autres frais administratifs.

Service d'autocars Roadcruiser

En février 1982, le comité a tenu des audiences publiques à Terre-Neuve afin d'étudier la situation financière du service d'autocars *Roadcruiser* de TerraTransport du CN. Cette enquête faisait suite à

des protestations du gouvernement de Terre-Neuve et de la Fédération des municipalités de Terre-Neuve et du Labrador au sujet du nouveau tarif passagers (nº 4-7) de *Roadcruiser*, en vigueur depuis le 1er octobre 1981, et qui représentait une hausse de 8,5 pour cent. Le comité a établi que cette majoration était nécessaire pour permettre au service de couvrir ses frais d'exploitation et même d'atteindre le seuil de rentabilité.

En mars 1982, le service *Roadcruiser* de TerraTransport déposa un nouveau tarif (nº 4-8), prévoyant une hausse de neuf pour cent, qui entrerait en vigueur le 30 avril. Le gouvernement de Terre-Neuve et la Fédération des municipalités de Terre-Neuve et du Labrador ont présenté une requête en suspension ou en report d'application du tarif. Après examen de la documentation déposée par *Roadcruiser* et par les demandeurs, le comité a décidé de ne pas retarder la date d'entrée en vigueur du nouveau tarif.

Transport des personnes handicapées

En décembre 1981, le Comité des transports par véhicule à moteur (C.T.V.M.) décidait que diverses recommandations conçues pour offrir un meilleur service de transport par autocars *Roadcruiser* aux personnes handicapées de Terre-Neuve devaient être mises en application. (Le service *Roadcruiser* est la seule compagnie de transport par véhicule à moteur qui relève directement de l'autorité fédérale en matière de réglementation.)

Ces recommandations comprenaient notamment 1) l'établissement d'un comité consultatif sur le transport des personnes handicapées dans la province; 2) certaines améliorations proposées au service actuel afin d'accroître l'accessibilité des autocars et des terminus aux personnes handicapées; et 3) la mise en oeuvre d'un programme expérimental de trois ans qui prévoit l'exploitation d'un service de quatre autocars spécialement équipés pour le transport des personnes handicapées dans la province.

En mars 1982, le C.T.V.M. a établi un tel comité consultatif composé de représentants de la C.C.T., de Transports Canada, du service d'autocars *Roadcruiser* et des personnes handicapées de Terre-Neuve, et présidé par le directeur exécutif du C.T.V.M. Voici les organisations qui y sont représentées: l'Institut national canadien pour les aveugles; l'Organisation des consommateurs handicapés de Terre-Neuve et du Labrador; l'Association de Terre-Neuve pour les sourds; *The Hub*; et l'Organisation du Labrador et de Terre-Neuve pour les personnes âgées.

Grâce à l'excellente collaboration et aux suggestions des représentants des personnes handicapées, de nombreuses recommandations visant l'amélioration des services d'autocars existants ont été mises en oeuvre à la fin de l'année et les autres le seront sous peu.

Le C.T.V.M. n'a pas encore lancé le programme expérimental qui prévoit l'achat de quatre nouveaux véhicules, car il attend la réponse du gouvernement fédéral au sujet du financement du projet, dont le coût est estimé à environ un million de dollars.

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Aux termes de cette loi, des subsides sont versés aux camionneurs qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la région des Maritimes. Le programme de subventions pour le transport des marchandises par camion, inauguré en 1969, s'apparente à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, laquelle prévoit des fonds pour le transport ferroviaire des marchandises dans cette région.

Les paiements autorisés aux camionneurs, en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, se sont élevés à 45,8 millions de dollars en 1982, comparativement à 42,1 millions en 1981. (Voir l'annexe X)

Le Comité des transports par véhicule à moteur a décidé de faire enquête sur des requêtes présentées par trois compagnies de camionnage qui demandaient des subventions pour le transport de marchandises dans les provinces de l'Atlantique. L'une de ces demandes a été rejetée, et les deux autres étaient encore à l'étude à la fin de l'année.

Un autre transporteur qui avait reçu des subventions pour le transport de marchandises et que le comité a jugé inadmissible à ces subventions a été enjoint de rembourser les sommes qu'il avait reçues à ce titre.

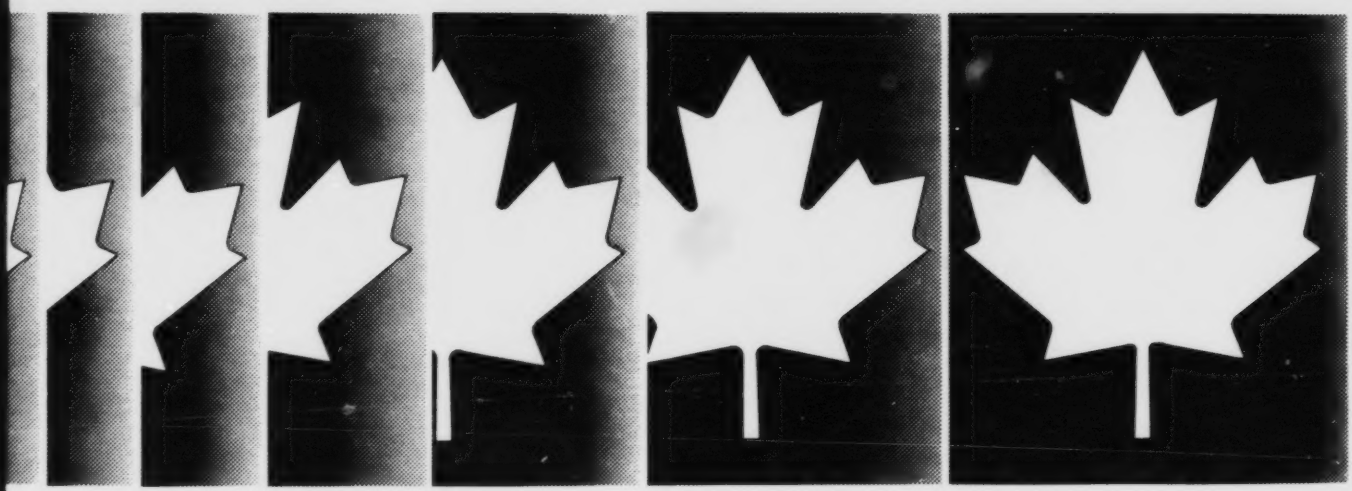
Le comité a également ordonné au CN et à CP Limitée de rembourser des sommes reçues à titre de subventions pour le transport de tourbe vers des points frontaliers des provinces de l'Atlantique, pour exportation subséquente vers les États-Unis.

Une demande en révision de cette décision a été présentée au Comité de révision de la Commission, qui a tenu à ce sujet une audience publique le 15 décembre. Nulle décision n'avait cependant été rendue à la fin de l'année.

Comité de la politique en matière de transport international

J.M. McDonough, Président
J.T. Gray
Yves Dubé
M.D. Armstrong
Gérald Drainville
D.H. Jones
Paul Langlois
J.A.D. Magee

Substituts :
R.A. Azzie
J.F. Walter
Anne-Marie Trahan



Comité de la politique en matière de transport international

Tout en n'ayant aucune fonction directe de réglementation, le Comité de la politique en matière de transport international (C.P.T.I.) conseille la Commission sur la mise au point de toute réglementation ou politique réglementaire touchant le transport entre le Canada et d'autres pays.

Transport international

Il s'intéresse particulièrement aux aspects économique et juridique du transport international et s'emploie à concilier les intérêts des entreprises de transport canadiennes, tant au niveau national qu'international.

Le comité représente la Commission lors de conférences et auprès d'organismes internationaux et intergouvernementaux qui traitent de questions de transport ayant une incidence sur la réglementation. En outre, il contribue à la formulation interministérielle de politiques canadiennes. Ses représentants participent aux négociations d'accords internationaux sur le transport, analysent les retombées économiques et juridiques de ces accords, en font part à la Commission et suggèrent ou recommandent des mesures pertinentes de mise en oeuvre. Au besoin, le comité consulte les organismes canadiens visés, des secteurs public et privé.

Le comité se subdivise en trois directions dont une est reliée au Comité des transports aériens et deux, au Comité des transports par eau.

Direction du transport aérien international

La direction voit à ce que les structures et les mécanismes de réglementation régissant les services internationaux de transport aérien qui sont créés et visés par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers canadiens de transport aérien et concourent à maximiser les avantages économiques dont pourraient profiter le Canada et ses transporteurs aériens.

Direction du transport maritime international

La direction assure au comité une analyse permanente des principaux facteurs internationaux qui influent sur la politique économique en matière de transport maritime, et de leur incidence sur les flottes de commerce, battant pour la plupart pavillon étranger, qui acheminent les importations et les exportations canadiennes. Elle présente en outre les thèses du comité relativement à la politique de réglementation économique lors des prises de position du gouvernement du Canada ainsi que dans le cadre des négociations internationales multilatérales. Enfin, elle produit, à l'intention du comité, des rapports sur les avantages économiques que représentent pour le Canada les accords maritimes internationaux.

Direction de l'économique du transport multimodal et maritime

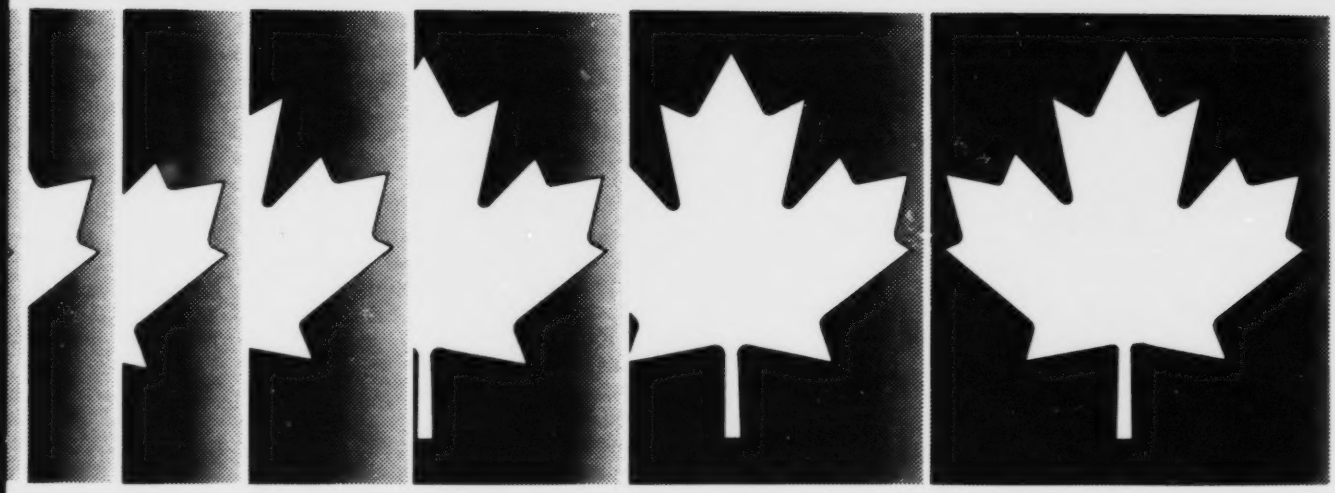
Cette direction sert directement le Comité de la politique en matière de transport international et le Comité des transports par eau.

Pour le Comité de la politique en matière de transport international, elle a eu pour fonctions d'analyser et d'évaluer les questions ayant trait à l'économie, à l'exploitation et à la réglementation du transport multimodal de marchandises à l'intérieur et en provenance du Canada. Elle a participé également, à titre de représentant de la Commission, à des consultations permanentes avec les ministères et l'industrie sur des questions concernant le transport multimodal, les conteneurs et la simplification de la documentation liée au transport. À titre de représentant de la Commission au sein des délégations canadiennes, elle a collaboré à la formulation des positions prises par le Canada, ainsi qu'aux négociations lors de réunions internationales sur des questions ayant une incidence en matière d'économie ou de réglementation sur le transport multimodal et la conténeurisation.

Une plus ample description des activités de la direction est donnée dans le rapport du Comité des transports par eau.

Comité des transports par pipeline de denrées

D.H. Jones, Président
J.M. McDonough
R.J. Orange
B.R. Wolfe



Comité des transports par pipeline de denrées

Les pipelines peuvent transporter la plupart des produits des ressources canadiennes. Ceux qui transportent des denrées, autres que le pétrole brut et le gaz naturel, s'appellent "pipelines de denrées" et le Comité des transports par pipeline de denrées (C.T.P.D.) est chargé de réglementer de tels pipelines s'ils traversent des frontières provinciales, internationales ou territoriales.

Le C.T.P.D. tire ses pouvoirs de la partie II de la Loi nationale sur les transports proclamée par le gouverneur en conseil le 1er février 1972. Depuis sa création, le C.T.P.D. exerce les pouvoirs que lui confère cette loi, et plus particulièrement le paragraphe 24(1).

Si un certain pipeline de denrées transporte également du pétrole brut ou du gaz naturel, il s'appelle "pipeline mixte" et le C.T.P.D. peut, à cet égard, partager ses responsabilités avec l'Office national de l'énergie.

Le C.T.P.D a pour fonction principale de tenir des audiences publiques pour instruire notamment: a) les demandes de certificats de commodité et de nécessité publiques présentées par les compagnies de pipelines de denrées en vue de la construction et de l'exploitation de tels systèmes; b) les questions d'acquisition ou d'abandon de pipelines de denrées; c) le dépôt, le rejet, la substitution ou la prescription de tarifs; et d) les litiges et les questions d'intérêt public pertinentes. En outre, le C.T.P.D. élabore des normes, des modalités, des règles et des règlements, aux termes des dispositions de la Loi nationale sur les transports pour faciliter l'exécution de ses fonctions.

Le C.T.P.D. agit aussi à titre d'organisme de consultation et d'information auprès des autres ministères et organismes des gouvernements fédéral et provinciaux, de l'industrie et du public, concernant l'établissement et les activités des pipelines de denrées et les statistiques pertinentes.

Pipelines de denrées

Il existe de nombreux types de pipelines de denrées qui servent généralement au transport de denrées commerciales solides, liquides ou gazeuses au lieu du transport de "pétrole" ou de "gaz" uniquement (comme l'entend la Loi sur l'Office national de l'énergie). Ils peuvent varier, allant des pipelines de courtes distances et de petits diamètres qui traversent la frontière canado-américaine jusqu'aux grands systèmes complexes de plus d'un milliard de dollars qui transportent des millions de tonnes de produits.

Un pipeline destiné au transport de matières solides est habituellement appelé "pipeline de solides". Par exemple, du charbon finement broyé mélangé à de l'eau forme une substance qui peut être pompée sur de longues distances. Ce type de pipelines de denrées ne comprend pas que le pipeline même; il englobe aussi toutes les stations et installations nécessaires au transport des denrées et qui peuvent être considérables et complexes selon les besoins, par exemple, pour modifier les caractéristiques physiques ou chimiques d'une denrée par rapport à celles qui sont acceptables pour le transport ferroviaire. Solides et liquides peuvent devoir être mélangés pour le transport et séparés par la suite. Il se peut aussi que des installations considérables de protection de l'environnement soient nécessaires pour nettoyer les émanations de l'eau.

Les pipelines de denrées transportent également des produits que certains pourraient qualifier d'exotiques comme l'ammoniac anhydre, le méthanol ou le bioxide de carbone liquide. Ces types de gaz ou de liquides exigent un traitement spécial en comparaison du pétrole ou du gaz acheminé par les pipelines classiques. Différents types de liquides peuvent être acheminés ensemble, par lots. Aussi, liquides et gaz peuvent être mélangés dans ces types de pipelines.

Les pipelines qui transportent des produits relativement communs, comme l'eau potable, la vapeur et les déchets tombent également dans la catégorie des pipelines de denrées. Même si la technique des pipelines de denrées est simple, la variété possible de solides, de liquides, de gaz et de mélanges qu'ils peuvent transporter, ainsi que les caractéristiques des stations de mélange et de séparation des produits posent, en général, des

problèmes de conception, d'exploitation et d'écologie beaucoup plus complexes que les oléoducs et gazoducs classiques. En outre, un pipeline de denrées n'est rentable que s'il peut transporter des volumes élevés et continus de produits sur de longues distances, sauf dans certains cas. Ces caractéristiques, la nécessité d'investir des sommes considérables dans une station de pipeline de denrées, et la possibilité de concurrence que suscite ce mode de transport sur le marché ferroviaire des vracs posent des problèmes de réglementation uniques et complexes.

Il existe déjà des pipelines de denrées de longues distances dans d'autres pays où ils se sont révélés techniquement et économiquement réalisables. Au Canada, la technique des pipelines de denrées est actuellement limitée aux pipelines de courtes distances, surtout entre des installations minières ou des usines de fabrication de produits primaires. Cependant, tout indique que les pipelines de denrées sur de longues distances, au Canada, seront appelés à jouer un rôle important. Les prévisions établies à l'égard des 10 à 15 années à venir laissent entrevoir une évolution considérable.

Pipelines de solides

Depuis le début du siècle, de nombreux pipelines de solides de courtes distances ont été utilisés dans les mines pour l'acheminement de minérais et de déchets. Depuis 1950, l'industrie et les gouvernements étudient en détail la faisabilité technique d'utiliser ce genre de pipelines pour le transport sur de longues distances (par exemple plus de 80 km).

Au cours des années 60 et au début des années 70, les études ont surtout porté sur la faisabilité technique et économique de transporter, en suspension dans l'eau, du charbon, du minerai de fer, du soufre, de la potasse, des concentrés métalliques, des copeaux de bois et d'autres ressources. Au cours de la seconde moitié des années 70, elles ont porté sur la possibilité de remplacer l'eau par une substance non aqueuse, telle que le pétrole brut, le méthanol et le bioxide de carbone liquide, pour des raisons d'ordre économique évidentes.

L'expérience montre que la rentabilité d'un pipeline de solides est fonction du volume de produits à transporter, qui doit se situer entre cinq et 10 millions de tonnes, être transporté rapidement et être garanti par des contrats à long terme. La substance (eau ou autre fluide) servant à acheminer le produit dans le pipeline doit également être disponible en quantité suffisante et être utilisée selon les proportions établies, pour la période d'utilisation du pipeline. Aussi, l'utilisation de ce type de pipeline à des fins commerciales multiples n'est-elle justifiée que dans des circonstances bien particulières.

On retrouve ces circonstances particulières dans certains endroits du monde, spécialisés surtout dans la production et la commercialisation du charbon et du minerai de fer. La construction et l'exploitation efficace de pipelines de solides longues distances y ont fait ressortir les qualités techniques et les avantages économiques à long terme de ce mode de transport. La plupart des pipelines de solides existants ont été construits dans des régions dépourvues d'installations de transport. Au cours des dernières années, toutefois, les nouveaux pipelines de solides longues distances se sont révélés de plus en plus économiques, comparativement au chemin de fer. En effet, les pipelines semblent livrer une forte concurrence aux modes de transport traditionnels de vracs, et du point de vue de l'établissement d'une politique nationale de transport, il pourrait s'agir là d'une saine concurrence.

Il n'existe pas encore de pipelines de solides longues distances au Canada, mais de nombreux projets ont été étudiés par l'industrie et le gouvernement. Des efforts réels ont déjà été déployés dans le cadre de projets de pipelines de denrées pour acheminer, par exemple, du charbon thermique depuis l'Alberta et la Colombie-Britannique jusqu'à Thunder Bay, pour ensuite le transborder ailleurs en Ontario; du charbon métallurgique jusqu'à Vancouver, à destination des marchés japonais; du soufre, depuis l'Alberta jusqu'aux ports de la côte du Pacifique, aux fins d'exportation; de la potasse, de la Saskatchewan aux États-Unis; du minerai de fer, de la région de la dépression du Labrador jusqu'à des ports sur le Saint-Laurent; ainsi que de nombreuses autres ressources, à

divers endroits au pays. Plus récemment, on a tenté d'évaluer la capacité des pipelines de denrées à transporter, en suspension dans du méthanol ou de l'eau, des quantités nouvellement prévues de charbon thermique, depuis l'Alberta et la Colombie-Britannique jusqu'aux ports de la côte du Pacifique, à destination de marchés d'outremer. Ces projets de pipelines de denrées présentent actuellement les meilleures chances de concrétisation au Canada, dans un avenir rapproché.

Autres pipelines de denrées

La compétence du C.T.P.D. ne se limite pas seulement aux pipelines de solides ou de mélanges solides-liquides. La Commission est aussi habilitée à réglementer les pipelines qui transportent tout liquide autre que du pétrole ou du gaz. À titre d'exemple, citons le projet de pipeline de l'*Alberta Ammonia Ltd.* visant à transporter de l'ammoniac anhydre, de l'Alberta aux États-Unis et qui a donné lieu à la délivrance de l'ordonnance C.T.P.D. 1974-P-1 (renseignements que doit déposer une requérante en vue d'obtenir un certificat de commodité et de nécessité publiques). On estimait que les pipelines de denrées, qui transportent soit des liquides ou des gaz, n'étaient pas les plus nombreux sous la compétence du C.T.P.D., mais, à la lumière de récentes innovations pétrochimiques, ils pourraient le devenir.

Réalisations du C.T.P.D.

La Commission a entrepris et financé une partie des travaux de recherche et de développement sur les aspects techniques de pipelines de denrées. Le personnel de la C.C.T. s'est également penché sur les aspects économiques d'un nombre important de projets de pipeline de denrées, tout en surveillant les innovations canadiennes et internationales dans ce domaine. Plus particulièrement, le C.T.P.D. s'est efforcé d'étudier rapidement les demandes de certificats, par l'analyse des répercussions techniques et économiques de tels projets et par la tenue de discussions avec de nombreux promoteurs américains et canadiens sur les applications possibles de ce mode de transport. Des listes de renseignements préliminaires ont été dressées afin d'aider ceux qui présentent une demande de certificat de commodité et de nécessité publiques. De fait, la C.C.T. et le C.T.P.D. ont étudié toutes les questions pertinentes aux pipelines de denrées, mais selon les priorités existantes pour la construction de tels systèmes. Avant 1982, les priorités et les possibilités ne justifiaient pas la constitution d'un personnel permanent pour le C.T.P.D.

Activités du C.T.P.D.

L'année à l'étude a revêtu de l'importance pour le Comité des transports par pipeline de denrées, et ce pour un certain nombre de raisons. Le comité a été saisi de la première demande de certificat de commodité et de nécessité publiques qu'il a instruite. Cette demande concernait huit conduits de traitement et un conduit de vapeur surchauffée à haute pression appartenant à *Fraser Inc.* d'Edmundston (N.-B.). Suite à une audience publique, le comité a autorisé la demande. C'est aussi la première année au cours de laquelle le C.T.P.D. s'est vu attribuer un personnel à temps plein et un programme de travail formel.

Le programme de travail portait sur quatre points: a) élaboration d'un plan de dotation de façon à accélérer à l'avenir l'instruction des demandes importantes relatives à des pipelines de longues distances; b) amélioration de la compréhension et de la sensibilisation du public concernant la réglementation des pipelines de denrées; c) préparation d'un manuel sur tous les aspects de la compétence du C.T.P.D.; et d) évaluation des activités actuelles et des besoins en réglementation des pipelines de denrées existants et éventuels.

Les mesures de réglementation ont porté sur l'instruction de la demande susmentionnée de *Fraser Inc.* et sur la planification de la délivrance de certificats à plusieurs autres pipelines semblables de courtes distances qui fonctionnent actuellement sans les approbations nécessaires. Aussi, le C.T.P.D. s'est occupé d'un grand nombre de demandes de renseignements faites par l'industrie, les ministères des gouvernements fédéral et provinciaux et les organismes, concernant l'étendue de sa compétence et sa façon d'aborder la réglementation.

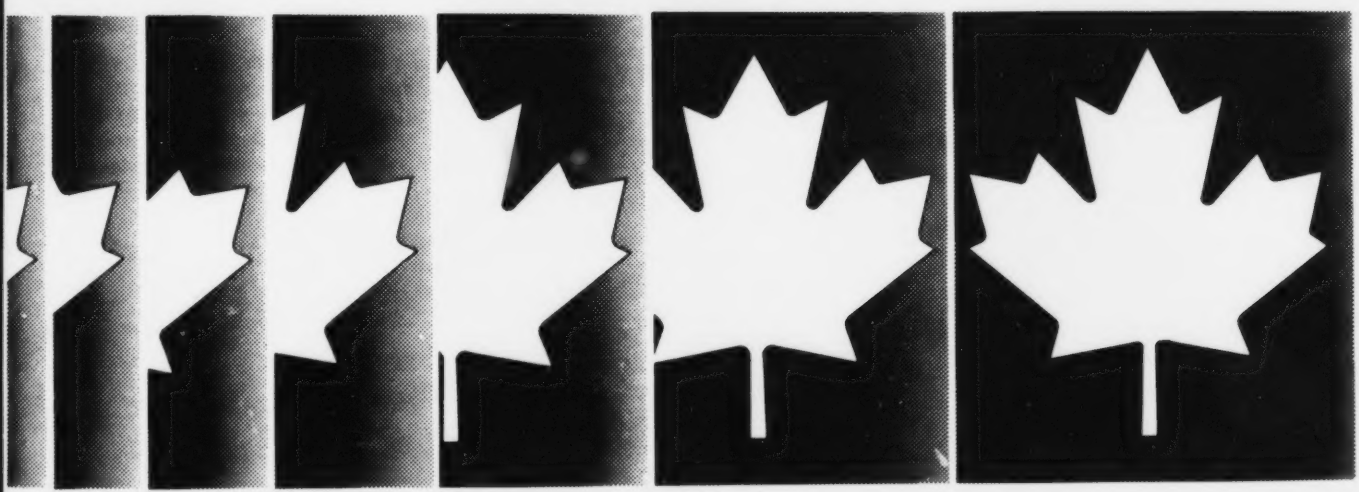
Un feuillet d'information sur la réglementation des pipelines de denrées a été préparé et sera distribué au début de 1983. Non seulement informera-t-il le public sur le rôle du C.T.P.D., mais le questionnaire qu'il renferme servira également à obtenir des renseignements sur la réaction des parties intéressées.

La préparation d'un manuel va bon train et les chapitres concernant le mandat juridique du comité et celui de son personnel, les descriptions techniques et les critères d'agrément sont déjà rédigés sous forme de projet. Les chapitres qui traitent de la réglementation des tarifs, de l'ingénierie et des normes de comptabilité sont en voie de préparation. Ce manuel servira vraisemblablement de base a d'autres consultations avec les parties intéressées pour aboutir à l'élaboration de lignes directrices exhaustives sur la réglementation, et de renseignements destinés à aider les requérants et les intervenants.

Le comité s'attend à être saisi de deux ou trois demandes relatives à des pipelines de denrées de courtes distances en 1983. Les plans pour l'instruction rapide de ces demandes ont déjà été établis.

Comité de révision

J.T. Gray, Président
M.D. Armstrong
Gérald Drainville
D.H. Jones
Paul Langlois
J.A.D. Magee
Yves Dubé (ad hoc)



Comité de révision

En vertu de l'article 63 de la Loi nationale sur les transports, la Commission canadienne des transports "peut réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision".

Chaque comité modal peut, de sa propre initiative, réviser ses ordonnances ou décisions; mais lorsque la Commission reçoit une demande en révision d'une ordonnance ou d'une décision, ou lorsque le ministre des Transports, à la suite d'un appel, ordonne qu'une décision ou ordonnance soit révisée, c'est le Comité de révision qui est saisi de la question.

Présidé par le vice-président de la Commission, le comité se compose habituellement des présidents des comités modaux. Toutefois, lorsqu'un de ses membres a participé à la délivrance d'une décision ou d'une ordonnance devant être révisée, il s'abstient de prendre part à la révision.

Procédé de révision

Sauf lorsqu'il décide qu'une audience publique doit être tenue, le comité n'étudie que les déclarations écrites se rapportant aux demandes en révision. Toute demande doit être présentée au comité dans les 30 jours qui suivent la réception de l'ordonnance ou de la décision pour laquelle la révision est demandée. Des exemplaires de la demande doivent être adressés à toutes les parties intéressées, lesquelles ont alors 30 jours, à compter de la réception de la demande, pour déposer une intervention en faveur ou à l'encontre de la demande. Sur réception d'une intervention, le requérant a 10 jours pour répondre. Lorsque les circonstances le justifient, ces périodes peuvent varier. Quand toutes les déclarations ont été faites, le Comité de révision s'occupe du cas.

Lorsque le comité étudie une demande, il détermine tout d'abord si l'ordonnance ou la décision est recevable, par exemple, si des faits nouveaux et importants sont révélés qui auraient pu influencer la décision ou l'ordonnance du comité modal. Le comité révise également une décision ou une ordonnance s'il est prouvé que le comité modal a mal appliqué la loi ou a mal interprété les faits, ou qu'il a enfreint les règles de la justice naturelle, ou encore qu'une question importante de principe est en jeu.

Une fois que le comité a déterminé le bien-fondé de la demande en révision, il peut lui-même s'en charger ou renvoyer la question au comité modal. En règle générale, ce n'est que lorsque des faits nouveaux et importants sont signalés que le Comité de révision renvoie le cas au comité modal.

Requêtes

En 1982, le comité a été saisi de 87 requêtes auxquelles il faut en ajouter 22 autres déposées en 1981. De ces 109 demandes, 49 ont été rejetées, les motifs invoqués étant insuffisants; 26 ont été déclarées recevables; quatre requérants ont retiré leurs demandes; et 30 requêtes étaient pendantes, les plaidoiries n'étant pas achevées ou le comité ayant l'affaire encore à l'étude. (Voir l'annexe Y)

Des 26 requêtes qui ont donné lieu à une révision, les décisions ou ordonnances originales ont été modifiées ou rescindées dans huit cas, une requête est devenue périmée suite à la promulgation des décrets C.P. 1982-2576 et 2577 dans l'affaire du service ADAC entre Montréal, Ottawa et Toronto; et deux décisions ont été confirmées. À la fin de l'année, aucune décision n'avait été rendue à l'égard des 13 requêtes qui avaient été renvoyées aux comités modaux pour qu'ils en fassent la révision. De plus, le Comité de révision n'avait pas rendu de décision finale à l'égard de deux requêtes.

Les quatre requêtes encore devant les comités modaux à la fin de l'année 1981, ont toutes donné lieu à la confirmation des décisions ou ordonnances originales. La requête sur laquelle le Comité de révision avait suspendu sa décision pendant que le comité modal faisait de nouvelles démarches, était toujours pendante. Enfin, la requête soumise en 1980 et toujours devant le comité modal compétent à la fin de 1981 s'est soldée par une confirmation de l'ordonnance originale. (Voir l'annexe Z)

Le comité a tenu une audience publique en 1982.
(Voir l'annexe AA)

Les autres voies d'appel qui s'offrent à une partie qui s'oppose à une décision ou ordonnance rendue par la Commission sont la Cour fédérale du Canada, le gouverneur en conseil et, dans certains cas, le ministre des Transports.

Appels auprès du Ministre

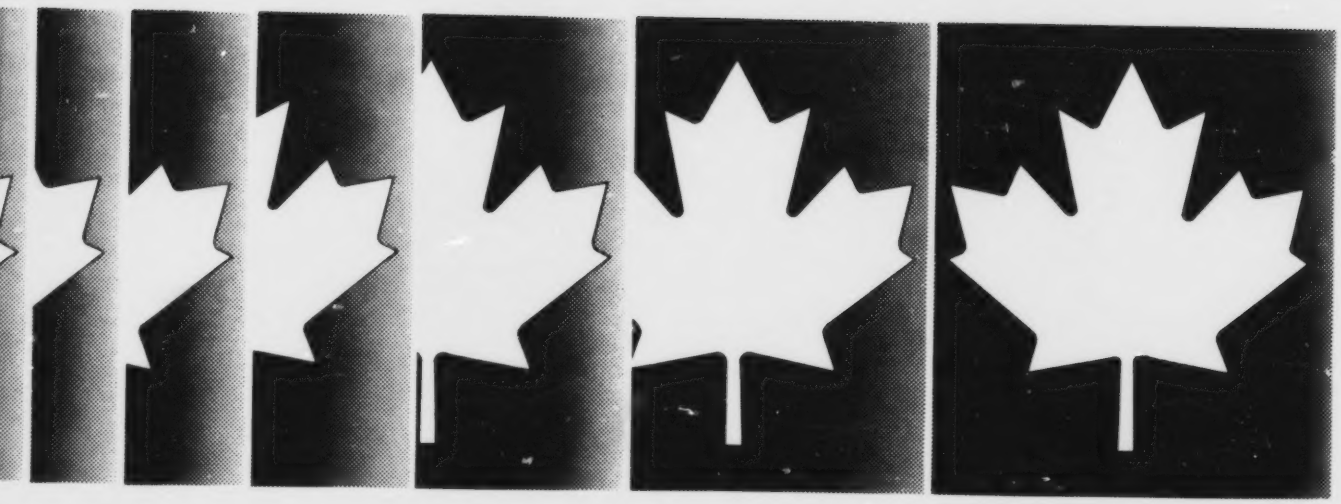
Au cours de 1982, le ministre des Transports a rendu 19 jugements en appel de décisions ou d'ordonnances de la Commission. De ces 19 appels, 12 ont été rejetés, et quatre ont donné lieu à la modification de la décision originale.

Des trois cas transmis à la Commission pour qu'elle procède à la révision, la décision originale a été modifiée dans l'un, et les deux autres n'avaient pas encore été réglés. (Voir l'annexe BB)

Deux des appels renvoyés par le Ministre en 1981 et que la Commission n'avait pu régler à la fin de l'année, ont donné lieu à une confirmation dans un des cas, et à une modification dans l'autre, des décisions originales pertinentes.

Direction de la recherche

Yves Dubé, Vice-Président (Recherche)



Direction de la recherche

La Direction de la recherche a le mandat d'exécuter des travaux de recherche pour le compte de la Commission et de ses divers comités, de répondre aux demandes de Transports Canada et de mener des études anticipatives pertinentes, le tout conformément aux dispositions de la Loi nationale sur les transports.

Points saillants de 1982

Au cours de l'année, le personnel de la direction s'est occupé de divers travaux d'intérêt pour la Commission, dont certains avaient été lancés l'année précédente. Il a notamment travaillé en collaboration avec le Groupe consultatif spécial sur le transport des handicapés, créé par la Commission en 1980 et présidé par le vice-président à la Recherche. À la demande du Comité des transports aériens, une enquête a été entreprise sur les mesures administratives qui faciliteraient les voyages en avion des personnes handicapées qui doivent être accompagnées d'une autre personne. La direction s'est également penchée sur les problèmes des voyageurs obèses qui ont généralement besoin de plus de place que n'en offre un siège en classe économique. Le personnel de la Direction de la recherche a également assisté à des réunions interministérielles portant notamment sur l'élaboration d'une politique fédérale en matière de transport des personnes handicapées.

La direction a poursuivi un certain nombre de projets de recherche sur des questions générales intéressant à la fois la Commission et Transports Canada. Les projets les plus importants comportaient une étude sur les rapports entre la politique d'établissement des tarifs aériens et la situation financière des transporteurs, un examen de l'incidence des subventions au transport, au Canada, et de leur historique, un programme permanent d'examen des facteurs économiques et commerciaux liés à la navigation maritime internationale, une étude sur la capacité des chemins de fer dans les Rocheuses et sur l'accès aux ports de Vancouver et de Thunder Bay, et des études sur les rapports entre le transport et l'agriculture.

Les autres activités de la direction visaient notamment un projet de convention internationale sur le transport multimodal, une étude de marché auprès des clients des services aériens dans le cadre d'un examen des tarifs aériens réduits pour les vols intérieurs, un examen des transporteurs aériens locaux et des services aériens vers les régions isolées, et l'organisation d'un séminaire national, conjointement avec Transports Canada, sur le Code de conduite de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D.) pour les conférences de navires de ligne en ce qui concerne la navigation maritime internationale. La direction a aussi participé à un certain nombre de comités chargés d'examiner des statistiques sur le transport et a représenté la Commission au sein de l'Office de répartition des approvisionnements en énergie. De plus, elle a fourni des services d'experts-conseils lors d'un certain nombre d'audiences portant sur des questions comme les tarifs aériens réduits pour les vols intérieurs.

La Commission a toujours mis le plus grand nombre possible de ses travaux de recherche à la portée du public. Ainsi, en 1982, la Direction de la recherche a fait paraître 13 publications, notamment les actes du séminaire sur le Code de conduite des conférences de navires de ligne de la C.N.U.C.E.D. De même, une nouvelle édition de la publication "Les transports" sortira en 1983. (Voir l'annexe CC)

Divisée en quatre sections, la Direction de la recherche est administrée par un directeur exécutif qui relève du vice-président à la Recherche. La Section des études de fret traite du transport des vracs et des produits agricoles, surtout par chemin de fer et par pipeline de denrées. La Section de l'économique du transport de passagers et de l'aviation s'occupe principalement des projets de recherche sur le transport aérien, du transport aérien international et du transport de voyageurs par d'autres modes. La Section de l'analyse des industries de transport s'intéresse à l'économie du transport maritime, aux questions touchant le transport par eau, au transport multimodal et au camionnage. Enfin, la Section de la recherche économique et sociale, qui constitue un groupe de

soutien, réalise des projets auxquels participent des experts en économie, en statistique et en sociologie.

Le Comité de coordination de la recherche se réunit périodiquement afin de donner des conseils sur les travaux de recherche effectués à la Commission, y compris par la Direction de la recherche. Présidé par le vice-président à la Recherche, le comité se compose du vice-président de la Commission et des présidents des cinq comités modaux.

Transport aérien

En 1981, La Direction de la recherche, de concert avec le Comité des transports aériens, a lancé une étude approfondie sur les rapports entre la politique relative à l'établissement des tarifs et la rentabilité des principales compagnies aériennes. Cette étude a été suscitée par les augmentations incessantes des coûts de l'industrie aéronautique canadienne et les demandes subséquentes des compagnies aériennes en vue de modifier leurs tarifs. En 1982, les travaux ont été achevés ou bien avancés suivant les quatre composantes de l'étude: a) l'établissement du coût en capital; b) les répercussions de l'inflation sur les recettes et l'actif des transporteurs et un examen de la comptabilité à la valeur actuelle; c) les prévisions de l'offre et de la demande de services; et d) l'incidence de l'élasticité de la demande axée sur les prix, sur les majorations projetées de tarifs. L'examen de ces données pourra servir de base à l'évaluation des augmentations de tarifs proposées.

De plus, la direction a poursuivi ses enquêtes sur les tarifs aériens réduits pour les vols intérieurs. À cet égard, elle a procédé à une enquête de marché auprès des clients des services aériens au mois d'août, afin d'étudier les aspects diversion-stimulation de ces tarifs réduits et d'évaluer la réaction des usagers face aux critères qui les régissent. En outre, la direction a publié les résultats de son examen des données accumulées depuis trois ans au sujet des tarifs aériens réduits, et a continué son enquête sur les effets de ces pratiques. Elle a aussi participé à la modification des exigences applicables aux rapports que doivent présenter les transporteurs aériens canadiens, et à certaines enquêtes sur des services aériens locaux au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest ainsi que dans le nord du Québec et du Labrador. De surcroît, à la demande du ministre des Transports, elle a entrepris une étude du rôle de Churchill (Man.) lorsqu'il s'agit de répondre aux besoins en matière de transport multimodal dans le district de Keewatin.

La direction a participé également aux travaux du groupe interministériel chargé d'examiner la politique en matière de transport aérien international; dans la même veine, des études approfondies ont été lancées en vue de la négociation d'accords bilatéraux sur le transport aérien entre le Canada et les États-Unis, et un certain nombre d'autres pays.

Transport ferroviaire

La direction s'est occupée d'un domaine important de recherche, c'est-à-dire la capacité du réseau ferroviaire. De concert avec Transports Canada, les provinces de l'Ouest et la Division de l'Ouest de la Commission, elle a poursuivi un examen de la capacité du réseau ferroviaire canadien, en mettant l'accent particulièrement sur l'accès aux ports de Vancouver et de Thunder Bay. Il est possible que ces études soient élargies afin d'englober l'utilisation conjointe des voies dans le *Fraser River Canyon*, en Colombie-Britannique.

De nombreuses études concernant le transport des grains et l'incidence du transport sur l'agriculture ont été entreprises au cours de l'année. Il s'agissait principalement de tenter d'évaluer le coût d'autres modes de transport du grain vers des points de livraison dans l'ouest du Canada, et de là, vers des marchés d'exportation.

À la demande du Comité des transports par chemin de fer, la Direction de la recherche a procédé à un examen des techniques d'analyse des risques appliquées au transport des marchandises dangereuses, l'accent étant placé sur le transport ferroviaire.

À la demande du vice-président de la Commission, la Direction de la recherche a effectué une analyse

approfondie des décisions rendues par le C.T.C.F. entre 1967 et 1980, sur le modèle d'une analyse des décisions du Comité des transports aériens, publiée en 1979. Deux importantes activités du C.T.C.F. en matière de réglementation socio-économique ont été examinées, soit la rationalisation des services ferroviaires et la surveillance des taux résiduels. Un rapport a été publié en 1982.

Les diverses méthodes de calcul des coûts en capital des compagnies ferroviaires ont continué d'être étudiées par un comité technique présidé par le personnel du Comité des transports par chemin de fer, avec l'aide du personnel de la Direction de la recherche, et avec la participation de représentants des parties intéressées. La Direction de la recherche a fourni des conseils sur diverses applications de la méthode actuelle de détermination des coûts en capital. Elle a également fourni de l'aide au C.T.C.F. au sujet de la vente proposée des actifs de Conrail dans le sud-ouest de l'Ontario, de l'examen de diverses définitions de "centres de coûts géographiques" et d'études sur diverses industries.

Transport par eau et transport multimodal

Dans le domaine de l'économie maritime, la direction a entrepris une recherche sur le transport par navire de ligne et sur l'élaboration d'un cadre d'analyse du transport maritime de diverses marchandises canadiennes, y compris les pratiques d'établissement des prix et d'autres considérations relatives à l'offre de transport. Un indice des taux du transport du fret par mer a été établi au moyen d'une méthode modifiée, et il sera mis à jour régulièrement, compte tenu de diverses composantes des coûts du fret. D'autres aspects de la question, y compris une comparaison de l'origine, du mode de transport utilisé et de la destination des exportations en vrac par rapport au port canadien utilisé, ont également été étudiés.

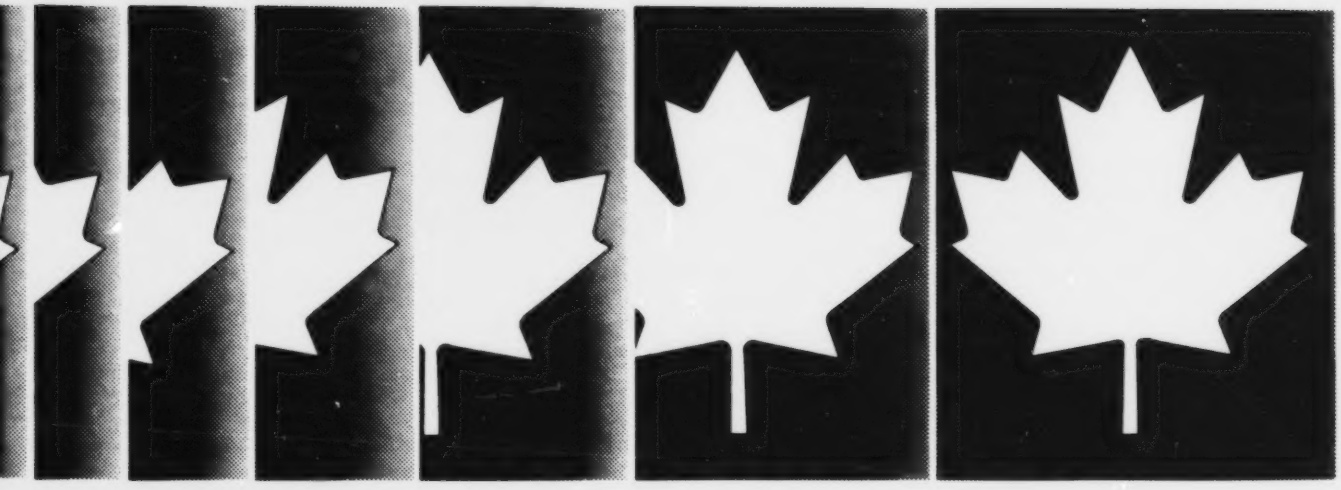
Sur le plan international, on a tenu un séminaire à Montréal en mai sur les répercussions du nouveau Code de conduite de la C.N.U.-C.E.D. pour les conférences de navires de ligne. Ce séminaire, coparrainé par la Direction de la recherche et par l'Administration du transport maritime de Transports Canada, s'est penché sur les diverses options qui s'offrent au Canada. D'autres études ont été menées sur le degré d'utilisation du transport multimodal dans le commerce extérieur du Canada et sur des questions connexes.

Transport routier

Des études sur l'industrie du camionnage dans les provinces de l'Atlantique ont été réalisées et seront publiées. Une autre étude a également été menée sur la place qu'occupent sur le marché les grands transporteurs de l'industrie canadienne du camionnage; on a également entrepris une étude sur le camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis.

La Direction de la recherche a également offert son concours au Comité des transports par véhicule à moteur au sujet des échelles tarifaires du service d'autocars *Roadcruiser* du CN à Terre-Neuve, et a entrepris une étude de la situation financière et de l'exploitation de ce service.

Direction de l'exploitation et des tarifs



Direction de l'exploitation et des tarifs

La direction comprend les divisions du Contrôle des tarifs et des subventions, ainsi que des Études des tarifs et de l'exploitation. Relevant du vice-président à la Recherche, elle donne aide et conseils aux comités modaux sur des questions touchant le trafic, les taux et les tarifs des transporteurs ferroviaires, routiers, et maritimes, ainsi que des sociétés d'exploitation des ponts et tunnels internationaux assujettis à une réglementation fédérale. Elle assure également une surveillance de l'application de leurs tarifs, et administre les programmes de subvention prévus par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

La Direction de l'exploitation et des tarifs a donné des avis techniques et collaboré avec Transports Canada dans le cadre d'études courantes sur les politiques et initiatives liées aux problèmes des tarifs marchandises intérieurs et internationaux. Elle a aussi conseillé le ministère sur les questions techniques relatives à la mise en oeuvre des lignes directrices sur les restrictions des prix (programme "6 et 5").

La direction a surveillé l'incidence de la déréglementation des transports aux États-Unis sur le trafic ferroviaire international (Canada-É.-U.) des marchandises, sur les expéditeurs canadiens, les associations d'expéditeurs et les transporteurs, et a effectué des analyses pertinentes de façon à être en mesure de donner des conseils. Elle a aussi réussi à établir et à améliorer la liaison avec les agents supérieurs chargés de l'exploitation et des tarifs de la *Interstate Commerce Commission* en vue d'aider davantage à concilier les divergences entre les systèmes de réglementation et leurs rapports avec le trafic ferroviaire entre le Canada et les États-Unis.

Dans la seconde moitié de l'année, la direction a participé activement au travail relatif aux tarifs marchandises statutaires du transport des grains, à la suite de la publication du rapport "Gilson". La direction était membre du groupe de travail chargé d'étudier les tarifs, et la contribution à cette étude du personnel de la Division des études des tarifs et de l'exploitation a été considérable.

Au nom du C.T.C.F., la direction a participé à la négociation d'une entente réciproque sur les pensions à l'issue de laquelle une entente finale est intervenue entre CP Rail et le gouvernement fédéral. Elle a entrepris un examen de ses dossiers actuels en vue de mettre à jour les dossiers actifs et d'étudier la possibilité d'entreposer sur microfiches ses dossiers inactifs.

Division du contrôle des tarifs et des subventions

Section du contrôle des tarifs

Il incombe à cette section de s'assurer que tous les taux et tarifs des compagnies de chemin de fer, des services de messageries ferroviaires, des transporteurs par eau, des entreprises de transport routier et des sociétés d'exploitation des ponts et des tunnels internationaux sont établis, publiés et déposés conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi sur les transports, de la Loi nationale sur les transports et des règlements de la Commission.

Section du contrôle des subventions

Celle-ci administre le Programme des subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique conformément aux dispositions de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et des règlements connexes.

Depuis 1927, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes autorise le versement de subventions aux transporteurs ferroviaires de

l'Atlantique pour l'acheminement vers l'Ouest de marchandises à partir du "territoire choisi" et ce, en vue de compenser les réductions de tarifs qu'impose la loi. Le "territoire choisi" comprend les quatre provinces Maritimes et toutes les lignes ferroviaires qui se trouvent à l'est de Diamond et de Lévis, et au sud du fleuve Saint-Laurent dans la province de Québec.

La Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, en vigueur depuis 1969, autorise le paiement de subventions aux camionneurs pour le transport de marchandises vers des destinations du Canada à l'ouest du "territoire choisi". Elle prévoit aussi le versement de subventions spéciales pour les acheminements effectués à l'intérieur de ce territoire. Les subventions versées dans le premier cas sont de même nature que celles autorisées en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes pour les expéditions ferroviaires vers l'Ouest.

Toutes les subventions sont visées par des prescriptions du gouverneur en conseil, à savoir:

- le Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, qui s'applique à toute forme de transport de marchandises effectué par des camionneurs entre le "territoire choisi" et d'autres destinations du Canada;
- le Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique qui vise le transport de marchandises désignées, par les camionneurs, les chemins de fer et les services de messageries ferroviaires, depuis des points du "territoire choisi" vers des destinations au Canada;
- le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique qui s'applique à l'acheminement de marchandises désignées entre des points situés à l'intérieur du "territoire choisi", par les camionneurs, les chemins de fer, les services de messageries ferroviaires et les transporteurs maritimes.

La division s'occupe également de la vérification des réclamations présentées par les compagnies ferroviaires, aux termes de l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer, à l'égard du transport de farine et de grain destinés à l'exportation.

Division des études des tarifs et de l'exploitation

Cette division est responsable de programmes de recherche et d'analyse destinés à aider les comités et les directions de la Commission à s'acquitter de leur mandat respectif. La division répond également aux demandes d'autres ministères fédéraux et provinciaux, des autorités municipales, de l'industrie, d'associations, d'organismes, de groupes de consommateurs et de membres du public.

Les trois sections de la division sont celles des Études des plaintes et des requêtes, des Études de l'exploitation, et des Études des tarifs.

La Section des études des plaintes et des requêtes étudie les plaintes et les requêtes relatives aux taux de transport, aux services et aux conditions de transport qui pourraient nuire à l'intérêt public, ou qui pourraient d'autres façons enfreindre des lois pertinentes.

La Section des études de l'exploitation est chargée de l'élaboration, de la mise à jour et de l'utilisation d'une banque de données exhaustives sur l'exploitation. Elle aide également d'autres directions et comités de la Commission en faisant d'importantes études, ou en y participant, sur des questions relatives à l'exploitation et aux tarifs.

Le travail de la Section des études des tarifs consiste d'abord à analyser, vérifier, recueillir des données et préparer des rapports concernant les tarifs marchandises et voyageurs qui serviront aux études de l'industrie ou aux enquêtes sur les requêtes et plaintes faites par le personnel de la Direction de l'exploitation et des tarifs, et à la demande d'autres directions et des comités modaux.

En 1982, la division a examiné un certain nombre de demandes déposées auprès du Comité des transports par chemin de fer, aux termes de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports. Les voici:

- l'Industrie canadienne de la fève blanche concernant les taxes de surestaries sur les expéditions d'exportation;

• *Columbia Containers Ltd.* concernant les indemnités de temps libre pour les grains d'exportation relativement aux taxes de surestaries;

• *Continental Grain Co. (Canada) Ltd.* et *Arctic Grain Ltd.* concernant l'applicabilité des évaluations de surestaries;

• *Crown Zellerback Ltd.* concernant les tarifs marchandises pour les copeaux de pâte de bois depuis l'intérieur de la Colombie-Britannique jusqu'à Vancouver;

• Entreprises D.D.O., concernant l'application au trafic États-Unis-Canada de la surtaxe sur les taux de change;

• *Sulphur Traffic Committee*, concernant la suppression par le CN du trajet via le point d'échange Emerson (Man.) pour le transport du soufre à destination des États-Unis;

• *Summers Transport Ltd.* concernant le montant des tarifs exigés par le CN à l'égard du transport de la bière à Terre-Neuve;

• six requérants distincts, concernant le montant des frais de location exigés par CP Rail et le CN à l'égard de voies de service privées.

Les demandes déposées en vertu d'autres articles sont:

• Paul Evraire, concernant le montant des tarifs voyageurs applicables au service VIA Rail;

• un comité de citoyens de Cornwall (Ont.), concernant le montant des droits exigés pour l'utilisation du Pont international de la Voie maritime.

• la ville de Windsor (Ont.) concernant le montant des droits exigés pour l'utilisation du pont Ambassador et du tunnel Détroit-Windsor.

En réponse aux demandes du ministre des Transports, la division examine actuellement le montant des tarifs du CN applicables au transport des conteneurs à destination de Terre-Neuve. Elle participe aussi à l'enquête sur l'établissement des prix du transport multimodal des importations et des exportations.

La division a aussi participé à l'établissement des tarifs marchandises pour le transport des produits du colza, conformément aux prescriptions du décret C.P. 1976-894, de même qu'à l'enquête sur une demande d'abandon de la subdivision Témiscouata.

Elle a examiné des plaintes déposées auprès de la Commission, y compris un certain nombre de plaintes et de demandes concernant des manoeuvres d'aiguillage commun.

La banque de données sur onze années, de trafic ferroviaire acheminé au Canada et entre le Canada et les États-Unis a été établie pour répondre aux besoins en renseignements sur les requêtes devant la Commission, et aux demandes de renseignements soumises par Transports Canada, la Commission canadienne du blé, CP Rail, divers groupes provinciaux, et compagnies canadiennes et américaines d'experts-conseils. Presque toutes les compagnies ferroviaires au Canada ont consenti à verser dans la banque des données exhaustives. La section espère pouvoir publier des données sur une année complète et permettre l'accès à la banque d'ici 1984.

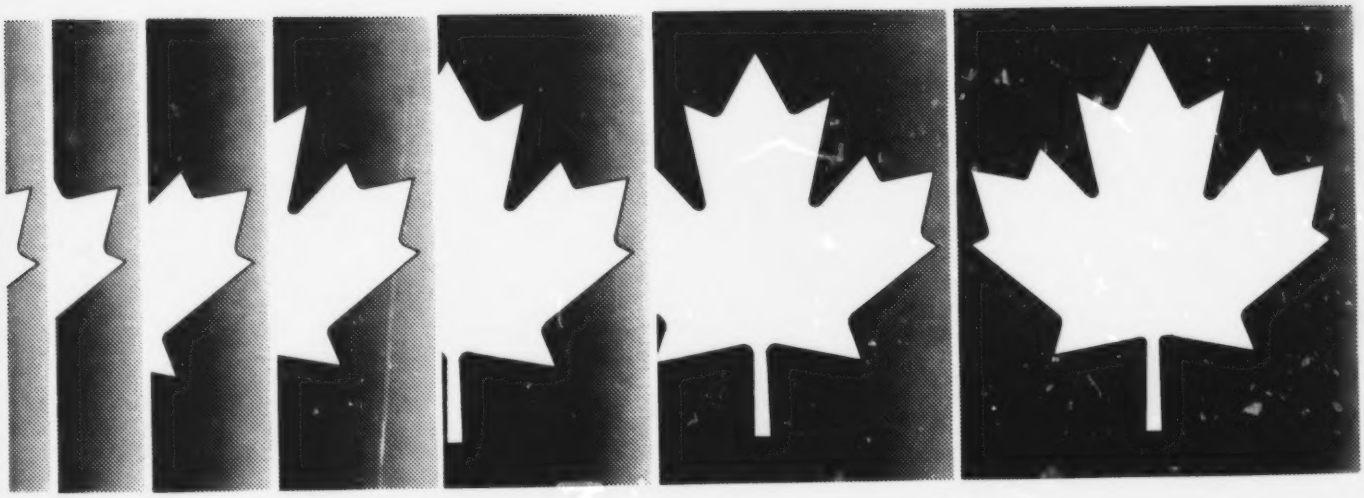
En 1982, la section a constitué, en collaboration avec Transports Canada, un échantillon de données sur la circulation routière, par marchandise, recueillies par le biais des programmes de subventions administrés par la direction.

Elle a aussi fourni données et appui par rapport à des études et projets de divers ministères, mais surtout au groupe de travail établi pour étudier les recommandations du rapport "Gilson" sur les taux statutaires de transport des grains et aux études faites dans le cadre du programme de restrictions "6 et 5" du gouvernement.

Activités — Contrôle des tarifs

Exercice se terminant le 31 décembre	**1981**	**1982**
Total des tarifs marchandises déposés par les chemins de fer	56 085	50 818
Total des tarifs de messageries ferroviaires déposés	4 664	4 555
Total des tarifs voyageurs déposés par les chemins de fer	689	237
Total des prix convenus déposés par les chemins de fer	874	729
Total des prix convenus en vigueur	277	193
Nombre des expéditeurs appliquant les prix convenus en vigueur	1 539	1 520

Appels à la Cour fédérale



Appels tranchés en 1982

CN c. la C.C.T., dossiers de la Cour fédérale 81-A-349 et A-840-81 — Division d'appel

En 1975, le CN a acquis des intérêts minoritaires de l'ordre de 18 pour cent des actions de la *Eurocanadian Shipholdings Ltd.*, une société de placement des Bermudes. Il a dûment donné avis de l'acquisition à la C.C.T. conformément au paragraphe 27(1) de la Loi nationale sur les transports. Après avoir été saisie de diverses oppositions à cette acquisition, la C.C.T. a institué une enquête à l'issue de laquelle elle a décidé de faire droit à ladite acquisition.

En 1980, le CN a acquis des actions privilégiées dans ladite compagnie, sans en donner avis à la Commission, parce qu'il n'estimait pas que cette seconde acquisition était assujettie aux dispositions du paragraphe 27(1) de la Loi. Dans une décision du 16 octobre 1981, le Comité des transports par eau a statué que cette seconde transaction était aussi assujettie aux dispositions du paragraphe 27(1) de la Loi. Le CN a présenté à la Cour d'appel fédérale une requête en autorisation d'interjeter appel, qui lui a été accordée le 11 décembre 1981. Le rapport annuel de la Commission en 1981 indiquait que la cause était en instance à la fin de l'année.

Le 23 avril 1982, la Cour fédérale a rendu une décision et rejeté l'appel. Elle y soutient, en partie, que conformément aux dispositions du paragraphe 27(1) de la Loi nationale sur les transports, un transporteur doit donner avis non seulement d'une première acquisition d'intérêts dans une entreprise de transport d'une autre personne, mais aussi lorsqu'il augmente ces intérêts. L'acquisition d'actions, ordinaires ou privilégiées, constitue une façon indirecte d'acquérir des intérêts dans les affaires d'une compagnie et, par conséquent, un avis doit être donné lorsqu'un transporteur acquiert des actions ordinaires ou privilégiées dans une entreprise de transport.

Le 23 juin 1982, la Cour suprême du Canada refusait au CN l'autorisation d'interjeter appel de la décision de la Cour fédérale.

CSP Foods Ltd. et al c. la C.C.T., CN et CP Limitée, dossier de la Cour fédérale A-679-81 — Division d'appel

Le 27 août 1981, le Comité des transports par chemin de fer a rendu l'ordonnance n^{o} R-32581 prescrivant les nouveaux tarifs des mouvements internes et d'exportation d'huile et de tourteau de colza. Les expéditeurs de ces marchandises ont obtenu de la Cour fédérale, le 14 octobre 1981, l'autorisation d'interjeter appel de ladite ordonnance. Le rapport annuel de la Commission en 1981 indiquait que la cause était en instance à la fin de l'année.

Dans une décision du 28 avril 1982, la Cour a fait droit à l'appel. Dans ses motifs, elle a considéré le rapport entre l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer (qui exige que les taux soient compensatoires) et le décret C.P. 1976-824 du 13 avril 1976 (qui ordonne que lesdits taux soient établis annuellement à des niveaux compensatoires minimums). La Cour a conclu qu'il s'agissait de savoir quand les taux doivent être établis; ensuite, il devenait nécessaire de vérifier la signification du terme "annuellement" selon son contexte. La Cour a étudié cette signification et soutenu qu'en l'absence d'une mention dans le décret ou la Loi qui permettrait de conclure que les taux devraient être établis au cours d'une année commençant à une date autre que le 1er janvier de chaque année, c'est au cours de l'année civile que les taux devraient être établis conformément au décret. La date à laquelle ces taux devraient être établis dans chaque année civile est une question qui relève de la Commission. Celle-ci ne doit pas oublier, toutefois, qu'elle ne doit pas permettre que les taux s'écartent des niveaux compensatoires minimums pour des périodes plus longues qu'il est raisonnablement nécessaire pour établir les taux modifiés au cours de chaque année.

Le 14 octobre 1982, la Cour suprême du Canada a refusé aux intimées, CN et CP Limitée, l'autorisation d'interjeter appel de la décision de la Cour fédérale.

Pacific Helicopters Limited c. la C.C.T., dossier de la Cour fédérale T-4152-82 — Division de première instance

Pacific Helicopters Limited a donné une réplique insatisfaisante à une ordonnance de justification qui alléguait que la compagnie avait pris illégalement des arrangements de location, violant ainsi les conditions de son permis et les dispositions du Règlement sur les transporteurs aériens. Par conséquent, le Comité des transports aériens a rendu, le 17 mai 1982, une ordonnance suspendant le permis de la compagnie pour 30 jours, à compter du 17 juin.

Au moyen d'une motion déposée auprès de la Division de première instance de la Cour fédérale, *Pacific Helicopters* a tenté de se prévaloir de plusieurs recours: une injonction provisoire pour empêcher le Comité des transports aériens de donner effet à son ordonnance avant le 26 juin 1982; une ordonnance interlocutoire pour empêcher le comité de donner effet à son ordonnance avant le règlement d'une demande pendante devant le Comité de révision de la C.C.T. et l'épuisement des appels pouvant en découler; une ordonnance d'interdiction en attendant le dépôt d'une requête auprès du Comité de révision; une ordonnance de suspension de l'ordonnance en attendant le règlement de la question devant le Comité de révision et l'épuisement des appels pouvant en découler.

Le tribunal a rendu une décision le 17 juin 1982. Dans ses motifs écrits, la Cour a rejeté toute demande d'injonction de la part du requérant affirmant que la Commission est un tribunal et "non une entité passible de poursuite" et que le recours approprié en l'occurrence est l'ordonnance d'interdiction. Cependant, la Cour a soutenu que l'affaire dont elle était saisie ne justifiait pas suffisamment la nécessité de rendre une ordonnance d'interdiction.

Allied Auto Parts Ltd. c. la C.C.T. et la ville de Winnipeg, dossier de la Cour fédérale, A-495-82 — Division d'appel

À la suite d'une autorisation accordée le 7 juin 1982, *Allied Auto Parts* a interjeté appel de l'ordonnance n^{o} R-33625 rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 22 mars 1982, autorisant la ville de Winnipeg à construire un passage à niveau temporaire et un passage inférieur permanent sous les voies ferrées du CN et de CP Rail qui traversent la rue King Edward à Winnipeg.

Le 25 juin 1982, l'appelante a déposé auprès de la Cour d'appel fédérale une motion demandant suspension de l'ordonnance n^{o} R-33625, en attendant le règlement de l'appel susmentionné, mais la Cour, sans entendre les intimées, a rejeté la demande pour motif de non-compétence. Le 22 septembre 1982, la Cour suprême du Canada a aussi rejeté la requête en autorisation de la *Allied Auto Parts Ltd.* d'interjeter appel du refus de la Cour fédérale de lui accorder la suspension demandée.

Le 7 octobre 1982, la Cour d'appel fédérale a tenu une audience sur le fonds de l'appel susmentionné de l'ordonnance n^{o} R-33625. La principale question en litige était de savoir si le Comité des transports par chemin de fer avait été équitable en rendant l'ordonnance. Dans une décision majoritaire de deux contre un, la Cour a fait droit à l'ordonnance du comité.

Ville de Drumheller et Century Coals Ltd. c. CN et CP Limitée, dossiers de la Cour fédérale 81-A-350 et A-177-82 — Division d'appel

Dans son ordonnance n^{o} WDR-00534 du 23 octobre 1981, le Comité des transports par chemin de fer a ordonné l'abandon, entre autres tronçons, de 14 km de voie entre Rosedale et East Coulée (Alb.). Les requérantes ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de cette ordonnance devant la Cour d'appel fédérale et le rapport annuel de la Commision en 1981 indiquait que la cause était en instance à la fin de l'année. L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 22 février 1982.

Les appelantes ont produit leur avis d'appel peu après. Leur principale allégation consistait à dire que la C.C.T., dont le Comité de révision avait confirmé, le 30 décembre 1981, l'ordonnance originale du C.T.C.F., n'avait pas compétence en la matière. Elles ont obtenu que

l'accord intervenu avec les compagnies ferroviaires prescrivait non seulement la construction mais l'exploitation à perpétuité de l'embranchement. Cet accord avait été confirmé par la suite par une Loi spéciale du Parlement du Canada que la Commission n'était habilitée ni à modifier ni à révoquer. Elles ont soutenu qu'en vertu de l'article 2 de la Loi sur les chemins de fer, cette Loi spéciale primait sur les articles 253 et 254 de la première Loi.

Dans une décision rendue le 9 décembre 1982, dont le juge en chef s'est dissocié, la Cour fédérale a fait droit aux arguments des appelantes. Elle a affirmé que l'intention de la Loi spéciale qui confirmait l'accord intervenu avec les compagnies ferroviaires était bien que l'embranchement soit exploité à perpétuité. La Loi avait imposé au CN et à CP Limitée une entente statutaire, soit une obligation d'exploiter le tronçon à perpétuité en échange d'une garantie, donnée par le gouvernement, des obligations du CN nécessaires à la construction du tronçon.

En outre, la Cour a statué que la Loi spéciale et les articles 253 et 254 de la Loi sur les chemins de fer traitaient du même sujet et présentaient des contradictions et que, de ce fait, la première devait primer sur l'autre. Les obligations créées par la Loi spéciale avaient donc un caractère statutaire et non seulement contractuel, de sorte qu'elles ne pouvaient être modifiées que par une Loi. La Cour a donc statué que la Commission n'avait pas compétence pour rendre l'ordonnance et a fait droit à l'appel.

Okanagan Helicopters Ltd., Wescan Resource Equipment Ltd. et The Resource Service Group Ltd. c. la C.C.T. et Sealand Helicopters Ltd., dossier de la Cour fédérale A-1056-82 — Division d'appel

Dans une ordonnance rendue le 7 octobre 1982, le Comité des transports aériens a exigé de la part des participants à un changement du contrôle de la *Okanagan Helicopters Ltd.* qu'ils produisent un avis de changement de contrôle conformément aux dispositions des articles 21 et 22 du Règlement sur les transporteurs aériens.

La compagnie *Okanagan Helicopters Ltd.* a demandé et obtenu, le 2 novembre 1982, l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance susmentionnée concernant la question suivante:

"La Commission canadienne des transports a-t-elle commis une erreur de droit ou de compétence en décrétant que le contrôle détenu par la requérante *Okanagan Helicopters Ltd.* a été modifié au sens de l'article 22 du Règlement sur les transporteurs aériens?"

L'appel a été entendu à Toronto le 1er décembre 1982 et la décision, rendue à Ottawa le 24 décembre 1982. L'appel a été rejeté, la Cour ayant statué que la signification donnée au terme "contrôle" est une question de droit, mais que la question de savoir s'il y a eu "changement de contrôle" au sens de la Loi sur l'aéronautique et du Règlement sur les transporteurs aériens est une question de fait.

La Cour a statué en outre que le terme "contrôle" dans l'article 21 du Règlement sur les transporteurs aériens et l'alinéa 14(1)(1) de la Loi sur l'aéronautique doit se voir attribuer un sens plus global que l'expression contrôle "juridique" ou "de jure"; il doit comprendre la notion de contrôle "effectif" ou "de facto" qui se détermine d'après l'étendue du contrôle que confère la possession d'un peu moins de la moitié des actions avec droit de vote de la compagnie.

Appels retirés en 1982

Aviation Portneuf Ltée c. C.C.T. et al, dossier de la Cour fédérale A-441-81 — Division d'appel

Le rapport annuel de 1981 indiquait que cette cause était en instance. Celle-ci a pris fin le 27 janvier 1982 quand la compagnie a retiré la requête qu'elle avait adressée à la Cour conformément à l'article 28 de la Loi sur la Cour fédérale.

Wardair c. la C.C.T. et al, dossiers de la Cour fédérale A-691-81 et 81-A-341 — Division d'appel

Cet appel, mentionné comme cause en instance dans le rapport annuel de la Commission en 1981, a été retiré par l'appelante le 12 juillet 1982.

CP Limitée c. la C.C.T., dossier de la Cour fédérale 81-A-345 — Division d'appel

Cet appel, mentionné comme cause en instance dans le rapport annuel de la Commission, en 1981, a été retiré le 13 juillet 1982 lorsque la requérante a déposé un avis de retrait auprès de la Cour fédérale.

Arcnav Marine Limited c. la C.C.T., dossier de la Cour fédérale A-454-80 — Division d'appel

Dans la décision nº WTC-3-80 qu'il a rendue le 10 avril 1980, le Comité des transports par eau a refusé de faire droit à la demande d'*Arcnav Marine Limited* en vue d'obtenir un permis pour le transport de marchandises en 1980 sur le fleuve Mackenzie. Le 17 juin 1980, la Cour accordait l'autorisation d'interjeter appel. Le rapport annuel de la Commission en 1981 indiquait que la cause était en instance.

L'affaire a été mise au rôle pour être entendue le 26 octobre 1982 à Edmonton, mais le 21 octobre, l'appelante a retiré son appel en déposant un avis de retrait conformément au Règlement 1211 de la Cour fédérale.

Air Canada c. la C.C.T., dossier de la Cour fédérale 82-A-303 — Division d'appel

Dans la décision nº 1981-09 qu'il a rendue le 27 novembre 1981, le Comité de révision a statué que la vente, par un transporteur aérien, de billets à des prix discontinués constituait une violation du paragraphe 112(4) du Règlement sur les transporteurs aériens (1978 C.R.C., ch.3) nonobstant le fait que ladite vente se faisait "sous réserve de l'approbation du gouvernement".

Le 14 janvier 1982, Air Canada a demandé à la Cour fédérale l'autorisation d'interjeter appel, alléguant que le Comité de révision de la Commission avait commis une erreur de droit en rendant sa décision nº 1981-09. Cependant, la compagnie a mis fin aux procédures en retirant son appel le 6 décembre 1982.

Appels en instance en 1982

District municipal nº 34 d'Acadia c. CN, dossier de la Cour fédérale 82-A-370 — Division d'appel

La présente affaire est une requête en autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance nº WDR-00884 rendue le 28 septembre 1982 ordonnant au CN d'abandonner, le 31 août 1983, l'exploitation d'une partie de son service dans la subdivision Acadia Valley en Alberta.

Dans sa motion de requête, la requérante soutient que la Commission (Comité des transports par chemin de fer) n'avait pas compétence pour entendre la demande de la compagnie ferroviaire qui a donné lieu à l'ordonnance susmentionnée, parce que l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer qui autorise le gouverneur en conseil à interdire, par ordonnance, l'abandon de certains embranchements, ne lui confère pas l'autorité nécessaire pour révoquer une ordonnance d'interdiction déjà rendue. (La subdivison Acadia Valley était protégée contre ces abandons en vertu d'une telle ordonnance d'interdiction en vigueur jusqu'en 1985, mais que le gouverneur en conseil a révoquée par la suite — C.P. 1980-2515, 18 septembre 1980.)

La requête en autorisation susmentionnée était pendante à la fin de décembre 1982.

Ontario Central Airlines Limited et Calm Air International Ltd. c. Ellair Ltd. et la C.C.T., dossiers de la Cour fédérale 81-A-358 et A-224-82 — Division d'appel

Cette affaire, mentionnée dans le rapport annuel de 1981, consiste en une requête en autorisation d'interjeter appel qui était pendante à la fin de cette même année. La requête a été agréée par la Cour d'appel fédérale le 2 mars 1982.

Les appelantes ont déposé leur avis d'appel le 16 mars 1982. Le 7 juillet 1982, l'intimée *Ellair Ltd.* a demandé une ordonnance exigeant que certains représentants des appelantes soient contre-interrogés concernant leurs déclarations sous serment. La Cour a fait droit à cette demande le 20 septembre, mais a réservé au panel chargé d'entendre

l'appel le droit de statuer sur la recevabilité et la pertinence du contre-interrogatoire et des déclarations sous serment qui pourraient être déposées par la suite. *Ellair Ltd.* a fait une seconde requête portant modification de l'affaire, qui a été refusée le 20 septembre 1982. Cependant, l'appel même était encore pendant à la fin de l'année.

Nordair Ltée — Nordair Ltd. c. la C.C.T., dossier de la Cour fédérale A-313-82 — Divisions de première instance et d'appel

Le 14 janvier 1982, le Comité des transports aériens a rendu une ordonnance "ex parte" sommant Nordair de cesser d'offrir ses programmes publicitaires de primes, sous forme de limousines de luxe et de voitures Tilden, liés à l'achat de billets de la compagnie. Le comité a fondé son ordonnance sur le fait que ces programmes n'étaient que des moyens de réduire les prix, entraînant des frais de transport différents des tarifs en vigueur de la compagnie, sans l'approbation préalable du C.T.A. L'ordonnance de la Commission est par la suite devenue une ordonnance de la Cour fédérale — Division de première instance, conformément à l'article 61 de la Loi nationale sur les transports.

Le 25 janvier 1982, Nordair a présenté à la Cour fédérale une requête en autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance, soutenant que celle-ci aurait des répercussions importantes sur la façon dont l'industrie du transport aérien peut promouvoir ses affaires et en faire la publicité. La compagnie a simultanément déposé une motion auprès de la Division de première instance portant suspension de l'ordonnance et de son exécution en attendant les résultats de son appel, alléguant qu'elle subirait des torts considérables et irrémédiables si la Cour ne faisait pas droit à sa motion, étant donné que les programmes en question étaient déjà en vente. Le 2 février 1982, la Division de première instance a opposé un refus à la motion, affirmant que le but d'une suspension est de préserver le "statu quo" jusqu'à ce que les droits de la requérante puissent être déterminés et que, dans le cas d'espèce, l'ordonnance assurait ce résultat.

Le 19 mars 1982, la Cour d'appel fédérale a autorisé l'appel sur les points suivants: a) la C.C.T. avait-elle compétence en vertu de l'article 10 de la Loi sur l'aéronautique pour rendre une ordonnance de ne pas faire; b) la Commission avait-elle commis une erreur de droit en statuant que les programmes offerts étaient contraires aux dispositions du paragraphe 112(10) du Règlement sur les transporteurs aériens?

L'affaire était toujours en instance à la fin de l'année.

CP Limitée c. la C.C.T., dossier de la Cour fédérale 82-A-55 — Division d'appel

Dans une décision qu'il a rendue le 10 mai 1982, le Comité des transports par chemin de fer a rejeté une demande de CP Limitée qui aurait eu pour effet d'ajouter au calcul de l'actif de celle-ci, aux fins de l'obtention d'une subvention, les coûts de biens, c'est-à-dire équipement et amortissement, que le gouvernement du Canada avait payés et que les compagnies ferroviaires avaient acquis en vertu du Programme de remise en état des embranchements dans les Prairies. Le comité a soutenu que s'il permettait que de tels coûts influent sur le système d'établissement des prix de revient sans prévoir des rajustements subséquents aux fins des subventions et à toutes autres fins que la Commission juge appropriées, il s'ensuivrait que le gouvernement serait facturé en vertu d'un programme pour des frais qu'il aurait déjà réglés en vertu d'un autre programme.

CP Limitée a présenté une requête, à laquelle il a été accédé, en autorisation d'appeler de la décision du comité alléguant que la C.C.T. avait commis une erreur de droit et de compétence dans sa décision concernant la détermination des subsides, qu'elle s'était mal orientée, qu'elle s'était laissé influencer par des considérations sans pertinence, et qu'elle avait mal appliqué son propre Règlement sur l'établissement des prix de revient. L'affaire était toujours en instance à la fin de l'année.

Desvraco Inc. c. la C.C.T., dossier de la Cour fédérale 82-A-354 — Division d'appel

À la suite d'une autorisation accordée le 6 décembre 1981, un appel a été interjeté de la décision rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur de la Commission, qui refusait certaines demandes de subventions faites conformément à la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique par *Desvraco Inc.*, un camionneur accrédité en vertu du Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. La décision invoquait comme motif que les demandes avaient trait au transport de marchandises qui, pendant le transport même, appartenaient encore à la compagnie Les Industries Georges Deschênes Ltée, le contrôleur reconnu du camionneur *Desvraco* et que, par conséquent, ces marchandises étaient jugées inadmissibles aux termes de l'alinéa 2(2)(h) du Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique. La question en litige dans cet appel est celle de savoir si le comité a commis une erreur dans son interprétation du règlement susmentionné en statuant comme il l'a fait sur les rapports entre les sociétés Les Industries Deschênes Ltée et *Desvraco Inc.*

L'affaire était toujours en instance à la fin de décembre 1982.

Transports Spéribel Inc. c. la C.C.T., dossier de la Cour fédérale 82-A-332 — Division d'appel

Appel, suite à l'autorisation accordée par la Cour le 6 décembre 1982, de la décision n^{o} MV-ARFA-188 du 18 décembre 1981 prononcée par le Comité des transports par véhicule à moteur, telle que confirmée par la décision n^{o} 1982-03 du 17 mai 1982 prononcée par le Comité de révision de la Commission canadienne des transports. Lesdites décisions rejetaient certaines demandes de subvention déposées par Transports Spéribel Inc. au motif que cette dernière ne détenait pas de la Commission des transports du Québec le permis requis pour effectuer les transports des marchandises pour lesquelles Spéribel avait déposé lesdites demandes de subvention.

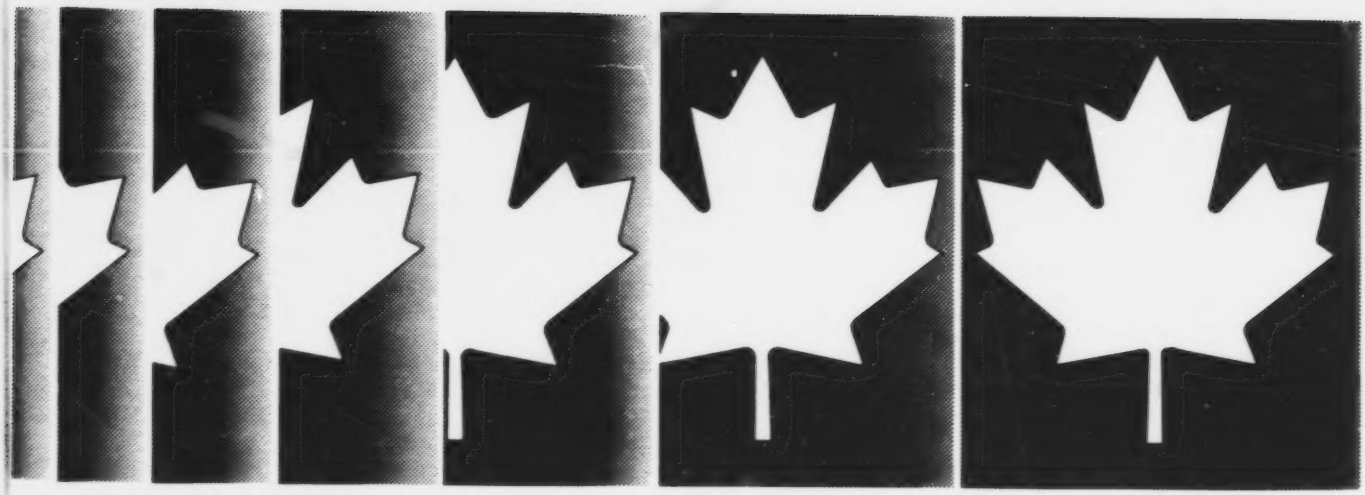
La compagnie en question est détentrice d'un certificat émis en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (1970 S.R., ch.A-18) et du Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (1978 C.R.C., ch.359), la rendant éligible à recevoir, sous réserve de certaines conditions, des subventions pour ses opérations de camionnage.

En présentant à la Cour fédérale sa requête pour permission d'appeler, Spéribel allégua qu'il n'appartenait pas à la Commission, mais plutôt aux autorités provinciales, de se prononcer sur la portée des permis de transports détenus par un transporteur certifié en vertu de la Loi en question. Elle prétendit cependant qu'un jugement de la Cour des Sessions de la Paix (tribunal provincial de juridiction criminelle) déclarant la compagnie non coupable à la suite d'une plainte qu'elle ne détenait pas le permis requis pour les opérations de transport qu'elle effectuait, constituait une expression d'approbation suffisante de la part des autorités provinciales quant à la portée dudit permis. Spéribel concluait donc que lesdits comités de la Commission avaient erré en droit en décidant que le permis de transport de Spéribel ne l'autorisait pas à effectuer les mouvements de transport pour lesquels elle réclamait des subventions.

Cet appel était pendant à la fin de décembre 1982.

Annexes

Division de l'Ouest 97
Comité des transports par chemin de fer 99
Comité des transports aériens 123
Comité des transports par eau 126
Comité des transports par véhicule à moteur ... 131
Comité de révision 132
Direction de la recherche 146



Annexe A
Division de l'Ouest

AUDIENCES ET DÉCISIONS, 1982
ABANDON D'EMBRANCHEMENTS DES PRAIRIES

Cas reportés de 1980

Subdivision

- (CP Rail) Wishart — Décision du 22 juil. 1982. Abandon de 26,9 milles entre Foam Lake et Wishart (Sask.) le 31 déc. 1982. Appel interjeté auprès du Comité de révision et décision maintenue le 25 nov. 1982.

Cas reportés de 1981

Subdivision

- (CN) Endiang — Décision du 17 fév. 1982. Abandon de 6,6 milles entre Endiang et Byemoor, (Alb.), 90 jours après la date de l'ordonnance et abandon de 26,9 milles entre Endiang Jct et Endiang (Alb.) le 31 août 1983. Appel interjeté auprès du Comité de révision. Ordonnance d'abandon suspendue jusqu'au 15 juin 1982. Ordonnance d'abandon modifiée pour entrer en vigueur le 31 oct. 1983.
- (CP Rail) Kelfield — Décision du 31 déc. 1981. Abandon de 9,9 milles entre Handel et Kelfield (Sask.) le 31 août 1982 et de 18,6 milles entre Brass et Handel (Sask.) le 31 août 1983. Appel interjeté auprès du Comité de révision et décision maintenue le 15 juin 1982. Cas porté en appel devant le gouverneur en conseil; date d'abandon suspendue.
- (CN) Dodsland — Décision du 31 déc. 1981. Abandon de 46,7 milles entre Biggar et Dodsland (Sask.) dès la construction d'un embranchement entre la subdivision de Dodsland du CN et la subdivision Kerrobert de CP Limitée et le transfert de la section protégée de la subdivision Dodsland du CN à CP Limitée.
- (CN) Stettler — Décision du 5 oct. 1982. Abandon de 88,1 milles entre Edberg et Morrin (Alb.) le 31 août 1983 et poursuite des opérations sur 12,3 milles entre Ferlow Jct et Edberg (Alb.) et sur 7,62 milles entre Morrin et Dinosaur (Alb.) Appel interjeté auprès du Comité de révision.
- (CN) Acadia Valley — Décision du 25 sept. 1982. Abandon de 23,67 milles entre Eyre Jct (Sask.) et Acadia Valley (Alb.) le 31 août 1983. Appel interjeté auprès du Comité de révision et auprès de la Cour fédérale d'appel.
- (CN) Oakland — Décision du 30 sept. 1982. Abandon de 52,38 milles entre Delta Jct et Amaranth le 31 août 1984. Appel interjeté auprès du Comité de révision.

1982

Subdivision

- (CN) Ste-Rose — Décision du 11 fév. 1982. Abandon de 25,4 milles entre Ste-Rose et Rorketon (Man.) 45 jours après la date de l'ordonnance.
- (CP Rail) Inwood — Décision du 16 mars 1982. Abandon de 8,89 milles entre Fisher Branch et Hodgson (Man.) 45 jours après la date de l'ordonnance.
- (CP Rail) Amulet — Décision du 29 juin 1982. Abandon de 7,2 milles entre Crane Valley et Cardross (Sask.) 30 jours après la date de l'ordonnance.
- (CP Rail) Furness — Décision du 7 oct. 1982. Abandon de 19,5 milles entre Epping (Sask.) et Paradise Valley (Alb.) le 31 août 1985.
- (CP Rail) Lacombe — Décision du 15 nov. 1982. Abandon de 13,78 milles (Cordel Spur) entre Halkirk et Cordel (Alb.) le 15 déc. 1982.
- (CP Rail) Colony — Décision du 24 nov. 1982. Requête en abandon rejetée. CP Rail a été enjoint de poursuivre le service sur l'embranchement de 24,6 milles entre Rockglen et Killdeer (Sask.)
- (CN) Sheerness — Décision du 22 déc. 1982. Abandon de 33,8 milles entre Sheerness et Cessford (Alb.) 30 jours après la date de l'ordonnance.
- (CN) Cudworth — Décision du 23 déc. 1982. Abandon de 16,89 milles entre Saint-Louis (Sask.) et le point milliaire 103,25 de la subdivision Cudworth, 30 jours après la date de l'ordonnance.
- (CN) Pennant — Décision du 24 déc. 1982. Abandon de 5,71 milles entre Hazlet et Verlo (Sask.) le 31 août, 1984.

Décisions en suspens

Subdivision	
• (CN) Central Butte	45,63 milles entre Moose Jaw Jct et Mawer (Sask.); requête entendue le 5 oct. 1982.
• (CN) Avonlea	21,64 milles entre Parry et Avonlea (Sask.); requête entendue le 6 oct. 1982.
• (CN) Rhein	13 milles entre Ross Jct et Hamton (Sask.); requête entendue le 13 oct. 1982.
• (CN) Winnipegosis	20,79 milles entre Sifton Jct et Winnipegosis (Man.); requête entendue le 19 oct. 1982.
• (CN) Inwood	71,50 milles entre Grosse Isle et Fisher Branch (Man.); requête entendue le 21 oct. 1982.
• (CN) Bodo	11,20 milles entre Cactus Lake (Sask.) et Bodo (Alb.); requête entendue le 16 nov. 1982.
• (CN) Preeceville	40,85 milles entre Preeceville et Kelvington (Sask.); requête entendue le 18 nov. 1982.
• (CP Rail) Fife Lake	17,7 milles entre Coronach et Big Beaver (Sask.); requête entendue le 24 nov. 1982.

Annexe B
Division de l'Ouest

AUDIENCES SUR LES EMBRANCHEMENTS, 1983

Subdivision	
• (CN) Chelan	12,87 milles entre Reserve et Weekes (Sask.); poursuite de l'audience du 14 oct. 1982.
• (CN) Erwood	49,15 milles entre Baden (Man.) et Hudson Bay (Sask.); poursuite de l'audience du 16 sept. 1982.

Annexe C
Comité des transports par chemin de fer

DÉCISIONS RENDUES, 1982

Date		Décision rendue
20 janv.	Requête présentée par CN en abandon de l'exploitation d'une partie de la subd. Mont-Royal depuis Montréal (p.m. 0.0) jusqu'à la ville de Mont-Royal (p.m. 4.32) et depuis Val-Royal (p.m. 7.2) jusqu'à Cartierville (Qué.) (p.m. 8.03)	Rejet de la requête
25 janv.	Relative aux articles 6 et 7 de l'ordonnance n° R-28150 du Comité des transports par chemin de fer du 29 déc. 1978, à une requête déposée par VIA Rail en vue de supprimer le service de voyageurs entre Chambord et Dolbeau (Qué.) et aux ordonnances n^{os} R-32895 du 20 oct. 1981 et R-31300 du 14 août 1980, toutes les deux modifiées par l'ordonnance n° R-32961 du 12 nov. 1981. Décision et ordonnance n° R-33216	Suppression du service de trains de voyageurs entre Chambord et Dolbeau; aucune objection à la suppression du service de correspondance entre Chambord et Dolbeau; assurance d'une correspondance adéquate entre Montréal-Chicoutimi et Chambord-Dolbeau
3 fév.	Relative à l'ordonnance n° R-28247 du 25 janv. 1979 ordonnant à CN d'installer un dispositif de protection automatique au point milliaire 60.0 de la subd. Guelph, à Kitchener (Ont.), et à la répartition des coûts d'installation et d'entretien dudit dispositif de protection. Décision et ordonnance n° R-33288	Coûts assumés à part égale par la famille Bingeman et le CN
5 fév.	Requête déposée par CP Limitée en vertu de l'article 216 de la Loi sur les chemins de fer, en vue d'obtenir une ordonnance autorisant l'ouverture à la circulation d'une partie de la voie ferrée, connue sous le nom de Powell Sidings, et à une motion pour dépens présentée par les intimées.	Nouvelle audience de la motion rejetée. Voir ordonnance n° R-25112 du 7 juillet 1977
19 fév.	Requête présentée par *Quebec North Shore and Labrador Railway* en vertu des articles 260 et 261 de la Loi sur les chemins de fer, en vue d'obtenir une ordonnance déclarant certains trains de voyageurs exploités entre Sept-Iles et Schefferville (Qué.) et entre Ross Bay Junction et Wabush-Labrador City (T.-N.), un service de trains de voyageurs, et à l'ordonnance n° R-31300 du 14 août 1980. Décision et ordonnance n° R-33383	Agrément de la requête
9 mars	Article 119 et autres articles pertinents de la Loi sur les chemins de fer. Requête déposée par CP Limitée en vue de changer et modifier une partie de la subd. Mountain (C.-B.) entre les points milliaires 68.10 et 88.91, et de construire à cet effet des tunnels d'environ 1.0 et 9.0 milles de longueur.	Agrément de la requête

Date		Décision rendue
19 mars	Article 260 de la Loi sur les chemins de fer. Requête présentée par CN en autorisation de cesser l'exploitation du service de trains de voyageurs assuré entre Jasper (Alb.) et Prince-Rupert (C.-B.), et relative à l'ordonnance n° R-24508 du 21 mars 1977, au rapport du 3 sept. 1976 déposé par le Commissaire H.H. Griffin auprès du Comité des transports par chemin de fer sur les questions précitées et au nouvel examen de la requête en autorisation de cesser l'exploitation du service aux termes du paragraphe 260(8) de la Loi sur les chemins de fer.	Poursuite de l'exploitation du service de trains de voyageurs
19 mars	Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, et l'article 53 de la Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17 Relative à l'article 1 de l'ordonnance n° R-31930 du 26 fév. 1981 ordonnant CP Limitée d'installer et d'entretenir des signaux clignotants et une sonnerie au point milliaire 88.84 de la subd. Témiscamingue, à St-Édouard-de-Fabre (Qué.). Rapport et ordonnance n° R-33646	Agrément de prolongation du temps d'installation
19 mars	Requête déposée par *Summers Transport Ltd.* relative aux taux prévus dans le tarif local et concurrentiel spécial n° 1051-A, C.T.C. (ET) 2922	Rejet de la requête
23 mars	Requête présentée par CN, en vertu de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'une partie de la subd. Marmora depuis un point près de Marmora (p.m. 61.30) jusqu'à Lake St. Peter (p.m. 140.37) (Ont.). Rapport et ordonnance n° R-33626	Agrément de la requête
31 mars	Requête déposée par CN, en vertu de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subd. Albert, entre Salisbury (p.m. 0.00) et Hillsboro (p.m. 24.36) (N.-B.).	Agrément de la requête (p.m. 2.85 à 24.36)
13 avril	Requête présentée par CN en abandon de l'exploitation de la subd. Forest depuis un point près de Lucan (p.m. 15.50) jusqu'à un point près de Sarnia Junction (p.m. 67.38) (Ont.). Décision et ordonnance n° R-33718	Agrément partiel de la requête
20 avril	Requête du 14 juil. 1977 déposée par *Abitibi Paper Co. Ltd. et al*, en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, pour l'autorisation d'interjeter appel des actions, des omissions et (ou) des taux du CN et de CP Limitée.	Agrément de la requête
22 avril	Requête présentée par la Corporation du district de Burnaby en révision de l'ordonnance n° R-31365 WD du 16 sept. 1980 et la décision du 30 déc. 1980 du Comité de révision. Décision et ordonnance n° R-33782	Rejet de la requête

Date		Décision rendue
7 mai	Requête présentée par CN en vertu de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'une partie de la subd. Talbot depuis un point près de St. Thomas (p.m. 16.92) jusqu'à Port Stanley (p.m. 23.54) (Ont.). Décision et ordonnance n° R-33826	Agrément de la requête
9 juil.	Requête présentée par CP Limitée en autorisation d'abandonner l'exploitation de sa voie ferrée située dans le secteur False Creek de Vancouver (C.-B.). Décision rendue à la fin de l'audience	Agrément de la requête
28 juil.	Relative aux réclamations des chemins de fer concernant les coûts de propriétés fournies par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies	Autorisation de consigner les actifs de remise en état aux fins d'établissement des coûts, d'une manière conforme au « concept du coût total »
29 juil.	Article 23 de la Loi nationale sur les transports Requête présentée par l'industrie canadienne du haricot blanc en vue d'être dispensée de l'application de toutes les dispositions supposément préjudiciables du document *Special Arrangements Tariff of Rules and Changes* du *Canadian Car Demurrage Bureau*, lesquelles dispositions prévoient l'imposition de taux de surestaries sur les haricots blancs expédiés par chemin de fer jusqu'aux ports de l'Est du Canada, aux fins d'exportation; et en vue d'être dispensée des taux de surestaries d'environ 250 000 $ que le *Canadian Car Demurrage Bureau* à imposé sur les haricots blancs expédiés vers l'étranger via le port de St. John (N.-B.).	Rejet de la requête en appel
29 juil.	Articles 196 et 198 de la Loi sur les chemins de fer Requête présentée par la Ville de Oshawa, (Ont.) en vue d'obtenir l'autorisation de construire un croisement au point milliaire 0.39 de l'embranchement de chemin de fer Oshawa, lequel débute au point milliaire 300.22 de la subd. Kingston, une ordonnance concernant l'installation de dispositifs de protection à ce nouveau croisement, l'autorisation de reconstruire et d'élargir la surface du croisement situé au point milliaire 0.36 et une ordonnance concernant le déplacement des dispositifs de protection du croisement situé au point milliaire 0.36 de l'embranchement en question, et l'opposition subséquente du CN et la demande de tenir une audience publique.	Rejet de la demande d'audience publique

Date		Décision rendue
17 août	Article 281 de la Loi sur les chemins de fer, S.R.C. de 1970, chap. R-2 Requête déposée par M. Paul J. Evraire concernant le tarif voyageur spécial local et commun n° 1, C.C.T. 1, de VIA Rail en vigueur le 12 avril 1979, lequel s'applique au tarif voyageurs entre les villes de Locust Hill et Toronto (Ont.). Décision et ordonnance n° R-34217	Rejet de la requête
27 août	Requête présentée par VIA Rail, en date du 19 fév. 1982, en vue d'obtenir l'approbation de l'horaire des trains n^{os} 7 et 8 circulant entre Winnipeg et Capréol, du 25 avril au 25 oct. 1982, la décision sous forme de télex du Comité des transports par chemin de fer en date du 24 mars 1982 approuvant les jours choisis par VIA Rail pour l'exploitation des trains 7 et 8 et demandant à la requérante de faire circuler les trains n^{os} 148 et 149 entre Winnipeg et Farlane, le « *Campers Special* », durant six fins de semaine supplémentaires en 1982, et la requête du 16 avril 1982 présentée au Comité de révision par VIA Rail, en vue d'obtenir une ordonnance modifiant ladite décision en abrogeant et supprimant une partie du télex ordonnant à VIA Rail de faire circuler les trains n^{os} 148 et 149 pendant six fins de semaine supplémentaires entre Winnipeg (Man.) et Farlane (Ont.). Décision et ordonnance n° R-34260	Partie énoncée dans la décision sous forme de télex supprimée
3 sept.	Article 260 de la Loi sur les chemins de fer Requête présentée par CN en autorisation de supprimer son service de trains de voyageurs entre Toronto-North Bay-Kapuskasing, (Ont.) comprenant actuellement les trains n^{os} 120, 121, 122, 123, 124, 128 et 129, et relative à l'ordonnance n° R-25382 du 7 sept. 1977 et au nouvel examen de la requête présentée en vertu des prescriptions du paragraphe 260(8) de la Loi sur les chemins de fer en vue d'abandonner le service. Décision et ordonnance n° R-34315	Poursuite de l'exploitation du service de trains de voyageurs
8 sept.	Relative à l'horaire du service de trains de voyageurs comprenant les trains 601-606, 603-602, 605-616 et 615-604 exploité quotidiennement par VIA Rail et CN entre Sydney et Halifax, (N.-É.). Rapport provisoire et ordonnance n° R-34351	VIA Rail et CN doivent se conformer aux dispositions de la présente ordonnance

Date		Décision rendue
1er oct.	Relative à l'ordonnance n° R-30536 du 7 mars 1980 et à la requête déposée par VIA Rail le 12 fév. 1982, en vue d'ajouter dix minutes à l'horaire des trains 132 et 133 sur le trajet Montréal-Chicoutimi, ceci, afin de pouvoir effectuer certains arrêts supplémentaires entre Rivière-à-Pierre et Chambord, et à la demande déposée par le Comité de conservation du train Québec-Chambord le 23 février 1982 sollicitant que les trains 132 et 133 effectuent certains arrêts supplémentaires entre Rivière-à-Pierre et Chambord et parcourent ce trajet à certaines heures particulières. Décision et ordonnance n° R-34447	Agrément de la requête bien que de nature expérimentale
7 oct.	Article 321 de la Loi sur les chemins de fer, S.R.C. de 1970, chap. R-2 Requête présentée par la *Cornwall Bridge Toll Committee* relativement aux péages contenus dans le tarif n°3 de la *Seaway International Bridge Corporation*, en vigueur le 1er juin 1981.	L'Administration de la voie maritime est ordonnée de se conformer aux articles 291, 292 ou 293 de la Loi sur les chemins de fer
15 oct.	Requête présentée par CN en autorisation de cesser l'exploitation d'une partie de la subd. Cowichan compris entre un point près de Deerholme (p.m. 57.90) et Youbou (p.m. 81.90) et d'une partie de la subd. Tidewater compris entre Deerholme (p.m. 0.00) et un point près de Cowichan Bay (p.m. 6.12) (C.-B.). Décision et ordonnance n° R-34493	Continuer l'exploitation du service de trains
27 oct.	Requête présentée par CP Limitée en abandon de l'exploitation d'une partie de la subd. Little Current depuis Turner (p.m. 38.0) jusqu'à Little Current (p.m. 38.8) dans laquelle elle demande aussi l'annulation de l'ordonnance n° 66717 de la Commission des transports du Canada du 27 novembre 1945. Décision et ordonnance n° R-34542	Agrément de la requête/ Ordonnance abrogée

Annexe D
Comité des transports par chemin de fer

ORDONNANCES ET DÉCISIONS

ABANDON D'AUTRES VOIES, 1982

Numéro de l'ordonnance	Date	Type d'ordonnance
R-33281	2 fév.	Ordre d'abandonner une partie de la voie au point milliaire 50.20, de la subdivision Lanigan, Strasbourg (Sask.), CP Rail.
R-33480	10 mars	Ordre d'abandonner une voie privée industrielle au point milliaire 3.32 de la voie industrielle Strathcona (anciennement la ligne « 2 »), à la hauteur du point milliaire 4.46 de la subd. Camrose, Edmonton (Alb.), CN.
R-33491	10 mars	Ordre d'abandonner la voie privée industrielle située à l'opposé du point milliaire 0.70 de la subd. Edson, Edmonton (Alb.), CN.
R-33571	19 mars	Ordre d'abandonner l'embranchement industriel Stobie entre les points milliaires 0.0 et 0.25, Sudbury (Ont.), CN.
R-33612	22 mars	Ordre d'abandonner la voie d'évitement au point milliaire 64.40 de la subd. Windsor, Chatham (Ont.), CP Rail.
R-33785	26 avril	Autorisation d'abandonner l'embranchement industriel au niveau du point milliaire 46.44 de la subd. Okanagan, Vernon (C.-B.), CP Rail.
R-33837	12 mai	Approbation de l'abandon de l'embranchement industriel Fonehill (anciennement la subd. Tonkin) entre les points milliaires 72.65 et 73.28, Yorkton (Sask.), CN.
R-33865	20 mai	Approbation de l'abandon de l'embranchement industriel Beach entre les points milliaires 0.76 et 6.87 (à la hauteur de la subd. Oakville), entre Hamilton et Burlington (Ont.), CN.
R-33869	25 mai	Approbation de l'abandon des voies d'embranchement industriel à la hauteur du point milliaire 93.5 de la subd. Indian Head, Regina (Sask.), CP Rail.
R-33905	27 mai	Approbation de l'abandon de la voie privée industrielle située à la hauteur du point milliaire 0.17 de la subd. Edson, Edmonton (Alb.), CN.
R-33910	27 mai	Approbation de l'abandon de l'embranchement industriel situé à la hauteur du point milliaire 0.01 de la subd. Camrose, Edmonton (Alb.), CN.
R-33940	1er juin	Autorisation d'abandonner l'embranchement industriel de CP Rail situé à la hauteur du point milliaire 0.64 de la subd. St. Thomas, à Woodstock (Ont.).
R-34018	22 juin	Approbation d'abandonner l'embranchement industriel Grantham du CN, entre les points milliaires 2.2 et 3.03, St. Catharines (Ont.).
R-34037	25 juin	Approbation de l'abandon de la voie de prolongement Glenavon du CN, entre les points milliaires 2.57 et 2.97, Regina (Sask.).
R-34056	6 juil.	Approbation de l'abandon de l'embranchement industriel Willroy de CP Rail, Thunder Bay (Ont.).
R-34063	6 juil.	Approbation de l'abandon de l'embranchement industriel Marysville de CP Rail situé entre les points milliaires 0.0 et 2.77, Fredericton (N.-B.).
R-34069	8 juil.	Approbation de l'abandon de la voie industrielle de CP Rail, à la hauteur du point milliaire 25.53 de la subd. Wynyard, Yorkton (Sask.).
R-34170	4 août	Approbation de l'abandon de la ligne False Creek de CP Rail, Vancouver (C.-B.).
R-34318	2 sept.	Approbation de l'abandon de la voie de bord du point milliaire 0.48 de l'embranchement Downtown, à la hauteur du point milliaire 58.44 de la subd. Kentville, à Annapolis Royal (N.-É.), DAR.

Numéro de l'ordonnance	Date	Type d'ordonnance
R-34521	20 oct.	Approbation de l'abandon de l'embranchement industriel Carleton, à la hauteur du point milliaire 5.0 de la subd. Ellwood, Ottawa (Ont.), voies appartenant au CN et à CP Rail.
R-34529	21 oct.	Approbation de l'abandon de rails de raccord de CP Rail à la hauteur du point milliaire 0.0 de la subd. St-Raymond, à Québec (Qué.).

Annexe E
Comité des transports par chemin de fer

ABANDON D'AUTRES VOIES REQUÊTES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1982

Subdivision	Point milliaire	Endroit	Type de voie
Nouvelle-Écosse			
CN/Dartmouth	12.56	Dartmouth	Voies jumelées
Québec			
CP Rail/Témiscamingue	0.00-0.90	Témiscamingue	Embr. industriel (Riordon)
CN/Montréal	0.00-0.13	Montréal	Embr. industriel (Bonaventure)
Ontario			
LE&D/Michigan #2		Chatham	Voie d'évitement
CONRAIL/Stamford	1.35-2.45	Welland	Embr. privé
CN/Kingston	4.47-4.65	Oshawa	Embr. industriel
CN/Kingston	0.33-0.85	Cobourg	Embr. du port de Cobourg
AC/Michipicoten	12.67	Michipicoten	Embr. industriel
CP Rail/Kingston	102.09-102.5, 101.6-101.85	Kingston	Voies d'évitement
C&O/N° 1	20.65	Harrow	Embr. privé
CP Rail/Cartier	1.3-1.54	Sudbury	Embr. industriel
Saskatchewan			
CP Rail/Indian Head	93.5	Regina	Voie de garage
Alberta			
CN/Red Deer	93.1	Red Deer	Voie d'échange CN/CP Rail
CP Rail/Brooks	5.90	Redcliff	Embr. industriel
Colombie-Britannique			
CN/Okanagan	À la hauteur des points milliaires 119.09 et 119.13	Kelowna	Voies de transfert (2)

Annexe F
Comité des transports par chemin de fer

ORDONNANCES ET DÉCISIONS

ABANDON D'EMBRANCHEMENTS HORS-PRAIRIES

Subdivision	Entre	Points milliaires	Ord. n° date de l'ord.	Décision rendue
Nouvelle-Écosse				
CN/Yarmouth	Liverpool-Yarmouth	p.m. 0.92-p.m. 136.60	R-33856 — 13 mai	Modification de l'ordonnance R-32347, 19 juin 1982.
			R-34165 — 30 juil.	Modification de l'ordonnance R-33856, 13 mai 1982.
Nouveau-Brunswick				
CN/Albert	Salisbury-Hillsboro	p.m. 0.00-p.m. 24.36	R-33718 — 13 avril	Abandon du service entre les points milliaires 2.85 et 24.36 le 28 mai 1982; ordre de maintenir le service entre les points milliaires 0.00 et 2.85.
Québec				
CN/Mont-Royal	Montréal-Mont-Royal	p.m. 0.00-p.m. 4.32	Décision du C.T.C.F. 20 jan.	Rejet de la demande.
CN/Témiscouata	Rivière du Loup-Fraser Jct.	p.m. 3.80-p.m. 77.00	R-33271 — 29 jan.	Annulation de l'ordonnance du C.T.C.F. R-30741, 18 avril 1980.
Ontario				
CN/Marmora	Marmora-Lake St. Peter	p.m. 61.30-p.m. 140.37	R-33626 — 23 mars	Abandon, 22 avril 1982.
CN/Forest	Lucan-Sarnia Jct.	p.m. 15.50-p.m. 67.38	R-33718 — 13 avril	Ordre de maintenir le service entre les points milliaires 15.00 et 48.00 et d'abandonner le service entre les points milliaires 48.00 et 67.38, en vigueur le 18 mai 1982.
CN/Talbot	St. Thomas-Port Stanley	p.m. 16.92-p.m. 23.54	R-33826 — 7 mai	Abandon, 10 juin 1982.
CP Rail/Little Current	Turner-Little Current	p.m. 38.0-p.m. 38.8	R-34542 — 27 oct.	Abandon, 26 nov. 1982.
Colombie-Britannique				
CN/Cowichan-Tidewater	Deerholme-Youbou	p.m. 57.90-p.m. 81.90	R-34493 — 15 oct.	Ordre de maintenir le service.
	Deerholme-Cowichan Bay	p.m. 0.50-p.m. 6.12		

Annexe G
Comité des transports par chemin de fer

ABANDON D'EMBRANCHEMENTS HORS-PRAIRIES REQUÊTES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1982

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Terre-Neuve			
CN/Argentia	Placentia Jct.-Argentia	0.00-20.65	À venir.
CN/Bonavista	Caledonia Jct.-Bonavista	0.00-87.89	À venir.
Nouvelle-Écosse			
CN/Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	0.00-21.92	Examen quinquennal obligatoire en 1982 — décision en attente.
CN/Oxford	Pugwash Jct.-embr. ind. Scott (y compris les embr. ind. Wallace et Picton)	16.49-71.43	Requête entendue les 26 et 27 oct. 1982, décision à venir.
CN/Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	18.50-81.80	Ordre de procéder à une révision en août 1984.
CN/Inverness	Port Hastings-Inverness	0.00-55.64	Révision en 1986.
CN/Middleton	Bridgewater Jct.-Bridgetown	0.00-66.84	À venir.
Île-du-Prince-Édouard			
CN/Montague	Mount Stewart Jct.-Montague (y compris l'embr. ind. Georgetown)	0.00-25.61	Requête entendue le 3 nov. 1982, décision à venir.
CN/Murray Harbor	Maple Hill-Murray Harbour (y compris les embr. ind. Mount Herbert et Vernon)	0.00-44.4	Requête entendue le 1er nov. 1982, décision à venir.
CN/Souris (embranchement Elmira)	Harmony Jct.-Elmira	0.00-9.85	Requête entendue le 5 nov. 1982, décision à venir.
Nouveau-Brunswick			
CN/Albert	Salisbury-Point milliaire 2.85	0.00-2.85	Révision quinquennale obligatoire en 1987.
CN/Centreville	Valley-Centreville	0.00-27.72	Requête entendue le 1er avril 1982, décision à venir.
CN/Richibucto	Kent Jct.-Richibucto	0.00-26.50	Requête entendue le 28 oct. 1982, décision à venir.
CP Rail/Shore Line	Lepreau-St. George	22.5-42.6	Révision quinquennale obligatoire en 1982, décision à venir.
Québec			
CN/Témiscouata	Rivière-du-Loup-Fraser Jct.	3.80-77.00	Audience de révision les 26 et 27 avril 1982, décision à venir.
CP Rail/Ste-Agathe	St-Jérôme-Ste-Agathe	13.6-44.4	Requête entendue les 21 et 22 sept. 1982, décision à venir.
CP Rail/Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont-Laurier	44.4-138.2	Requête entendue les 23 et 24 sept. 1982, décision à venir.
CP Rail/St-Gabriel	St-Félix-St-Gabriel	17.8-27.8	À venir.
CP Rail/Témiscamingue et Ville-Marie	Gendreau-Laverlochère-Gaboury-Ville-Marie	47.9-106.5 0.00-7.7	Révision quinquennale obligatoire en 1985.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
CP Rail/Tring (QCR)	Tring Jct.-Courcelles	1.00-32.5	Révision quinquennale obligatoire en 1984.
	Courcelles-Mégantic	32.5-57.7	Ordre de cesser le service le 24 fév. 1984.
CP Rail/Waltham	Wyman-Waltham	34.0-77.5	Requête entendue le 15 juin 1982, décision à venir.
CP Rail/Maniwaki	Laman-Maniwaki	3.00-80.7	Ordre de révision pour janvier 1984.
Ontario			
CN/Beeton	Cheltenham-Beeton	33.90-58.75	Requête entendue le 8 déc. 1982, décision à venir.
CN/Fergus	Fergus-Palmerston	47.0-72.0	Requête entendue du 8 au 12 fév. 1982, décision à venir.
CN/Fergus (embranch. ind. de Fergus Town)	p.m.0.00- p.m.1.14	0.00-1.14	Requête entendue le 7 déc. 1982, décision à venir.
CN/Forest	Lucan-Forest	15.50-48.00	Ordre de révision pour avril 1984.
CN/Kincardine	Listowel-Kincardine	1.41-57.82	Requête entendue du 8 au 12 fév. 1982, décision à venir.
CN/Meaford	Collingwood-Meaford	34.60-52.19	À venir.
CN/Owen Sound (embranch. ind. de Durham)	Whites Jct.-Durham	0.00-25.72	Requête entendue du 8 au 12 fév. 1982.
CN/Penetang	Colwell-Hendrie	2.00-11.60	Sous révision quinquennale.
CN/Renfrew	Renfrew Jct.-Whitney	43.79-134.05	Requête entendue le 15 déc. 1982, décision à venir.
CN/Southampton (embranch. ind. de Southampton)	Port Elgin South-Southampton	0.90-5.00	Requête entendue du 8 au 12 fév. 1982, décision à venir.
CN/Uxbridge (embranch. ind. de Cannington)	Blackwater-Woodville	0.00-12.55	À venir.
CP Rail/Carleton Place	Nepean-Carleton Place	9.00-28.1	À venir.
CP Rail/Walkerton	Saugeen-Walkerton	0.00-37.3	Requête entendue du 8 au 12 fév. 1982, décision à venir.
Colombie-Britannique			
CN/Cowichan (embranch. ind. de Saanich)	p.m. 0.00 - p.m. 1.37	0.00-1.37	Révision quinquennale obligatoire en 1984.
CN/Cowichan et Tidewater	Deerholme-Youbou	57.9-81.9	Révision quinquennale
	Deerholme-Cowichan Bay	0.00-6.12	obligatoire en 1987.
CP Rail/Kaslo	Rosebery-Nakusp	0.00-12.55	Révision quinquennale obligatoire en 1985.

Annexe H
Comité des transports par chemin de fer

ORDONNANCES ET DÉCISIONS, 1982
ARTICLE 260(8) (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ord. et de la déc.
Canadien National				
Montréal-Gaspé, Québec-Moncton	29/12/70	28/06/79	R-28954	Remplacement du matériel classique par des autorails diesel sur le tronçon Matapédia-Gaspé.
Montréal-Halifax-Sydney	29/12/70	juin 79	Plan définitif	Trajet de Montréal à Campbellton réduit à un seul service par jour; service quotidien de jour entre Montréal et Mont-Joli et entre Campbellton et Moncton.
Sydney-Truro-Halifax	29/12/70	juin 79	Plan définitif	Maintien du service. Utilisation restructurée des autorails diesel.
Toronto-Kingston	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service.
Montréal-Chicoutimi	27/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	Décret modifiant l'ordonnance R-31300 et réduisant la fréquence à trois fois par semaine.
Chambord-Dolbeau	20/11/72	25/01/82	R-33216	Abandon du service en vigueur le 8 mars 1982.
Montréal-Senneterre-Cochrane	27/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	Décret modifiant l'ordonnance R-31300 et réduisant la fréquence à trois fois par semaine.
Montréal-Sherbrooke	03/05/71	28/06/79	R-28952	Décret CP-1982-1705 en date du 3 juin 1982 et ordonnant l'abandon du service à partir du 7 sept. 1982.
Senneterre-Val-d'Or	27/10/69	12/11/81	R-32961	Fréquence réduite à trois jours par semaine.
*Ottawa-Belleville	03/05/71	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service.
*Toronto-Stratford	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service.
Winnipeg-Regina-Prince Albert	03/05/71	06/08/81	CP-1981 2171	Modifie l'ordonnance R-29855 WD autorisant l'abandon du service sur le tronçon Saskatoon-Prince Albert et incorpore le tronçon Regina-Saskatoon dans le nouveau service Winnipeg-Regina-Saskatoon.
St. John's-Argentia St. John's-Carbonear Clarenville-Bonavista	Le CN a présenté une demande en date du 18 février 1982 pour la cessation de ces services.			
*Hearst-Nakina	03/05/71	22/12/82	R-34751	Maintien du service.
Wabowden-Gillam-Churchill	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	Maintien du service.
*Sioux Lookout-Thunder Bay	03/05/71	22/12/82	R-34752	Maintien du service.
Le Pas-Lynn Lake	03/05/71	28/09/81	WDR-00383	Maintien du service.
*Toronto-London-Sarnia	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service.
*Montréal-Québec	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service.
*Montreal-Brockville-Toronto	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service.

*Indique les services examinés en 1982.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ord. et de la déc.
*Toronto-Windsor	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service.
*Toronto-North Bay-Kapuskasing	27/10/69	15/10/82	R-34487	Ordre de maintenir le service.
*Toronto-Niagara Falls	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service (voir l'ordonnance R-31299)
Winnipeg-Thompson-Churchill	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	Réduction de service. Abandon du service offert par les trains 90-91 et déroutement des trains 92, 93, 94 et 95.
*Edmonton-Jasper-Prince George-Prince Rupert	27/10/69	19/03/82	R-33580	Ordre de maintenir le service.
Montréal/Toronto-Vancouver	29/12/70	06/08/81	CP-1981-2171	Plan définitif modifié pour l'Ouest éliminant les trains transcontinentaux et inaugurant des services de type interurbain dans certaines régions.
Moncton-Saint-Jean (N.-B.)	27/10/69	juin 79	Plan définitif	Service prolongé au-delà de Moncton jusqu'à Halifax.
Toronto-Stouffville	27/10/69	29/05/81	R-32318	Le décret CP-1982-1705 en date du 3 juin 1982 ordonnait l'abandon de ce service à partir du 7 sept. 1982.
*Ottawa-Brockville Toronto	03/05/71	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service.
*Montréal-Ottawa	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service.
Winnipeg-Farlane	13/02/74	09/02/81	WDR-00134	Ordre de maintenir le service.
Toronto-Barrie	—	26/02/76	R-22346	Le décret CP-1982-1705 en date du 3 juin 1982 ordonnait l'abandon de ce service à partir du 7 sept. 1982.
CP Rail				
Halifax-Yarmouth	31/10/69	04/09/81	R-32608	Fin d'une expérience d'une durée d'un an et ordre de maintenir le service.
*Montréal-Québec	31/10/69	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service.
Montréal/Toronto-Vancouver	31/10/69	oct. 77	CP-1981-2171	Plan définitif modifié pour l'Ouest éliminant les trains transcontinentaux entre Montréal-Ottawa et Sudbury et inaugurant un service trihebdomadaire entre Ottawa et Sudbury.
Toronto-Peterborough-Havelock	31/10/69	29/05/81	R-32317	Décret CP-1982-1705 en date du 3 juin 1982 ordonnant l'abandon de ce service à partir du 7 sept. 1982.

*Indique les services examinés en 1982.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ord. et de la déc.
Sudbury-White River	31/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	Décret ordonnant l'abandon de ce service en période creuse et le réduisant à un service trihebdomadaire aux heures de pointe.
Calgary-Edmonton	31/10/69	31/03/81	WDR-00199	Ordre de fournir un « service temporaire » pendant un an à partir de la date d'entrée en vigueur.
Victoria-Courtenay	11/09/74	22/11/78	Révision	Le Comité a infirmé une décision du C.T.C.F. de cesser ce service.
Ontario Northland Railway	Le service pour lequel le comité aurait pu recevoir des requêtes a été aboli.			
Algoma Central Railway				
Sault Sainte Marie-Hearst	01/10/76	13/12/82	R-34714	Ordre de maintenir le service.
Northern Alberta Railway				
Edmonton-Waterways	—	14/08/80	R-31300	Service déclaré service de trains de voyageurs. Aucune demande d'abandon de service.
White Pass & Yukon Corp.				
Whitehorse-White Pass	—	14/08/80	R-31300	Service déclaré service de trains de voyageurs. Aucune demande d'abandon de service.
Quebec North Shore & Labrador Railway				
Sept Îles et Schefferville, Schefferville, Ross Bay Jct. et Wabush-Labrador City	26/03/81	19/02/82	R-33383	Servicé déclaré service de trains de voyageurs.

*Indique les services examinés en 1982.

Annexe I
Comité des transports par chemin de fer

ACCIDENTS, 1982
STATISTIQUES PRÉLIMINAIRES

		Accidentés	
	Totaux	**Morts**	**Blessés**
Déraillements de trains de grande ligne partout	276	0	94
Autres déraillements — gares de triage, embranchements etc.	52	0	11
Total des déraillements rapportables (mouvement de trains)	**328**	**0**	**105**
Déraillements — machines d'entretien de la voie	4	0	4
Déraillements de draisines etc.	14	0	13
Total des déraillements rapportables	**346**	**0**	**122**
Collisions — trains de grande ligne partout	28	0	111
Autres collisions rapportables — gares de triage, embranchements etc.	65	0	30
Total des collisions — mouvement de trains seulement	**93**	**0**	**141**
Collisions — trains et machines d'entretien de la voie	1	0	0
Collisions — trains et draisines	27	2	16
Collisions entre machines d'entretien de la voie	3	2	3
Collisions entre draisines	8	0	8
Collisions — draisines et machines d'entretien de la voie	4	0	2
Total des collisions rapportables	**136**	**4**	**170**
Accidents rapportables — passages à niveau	**673**	**75**	**354**
Accidents — marchandises dangereuses			
Déraillements de trains de grande ligne partout	55	0	5
Autre déraillements — gares de triage etc.	46	0	2
Collisions — trains de grande ligne	10	0	94
Autres collisions — gares de triage etc.	51	0	12
Incidents divers (fuites etc.)	91	0	1
Accidents aux passages à niveau impliquant des marchandises dangereuses	8	3	6
Total des cas rapportables — transport de marchandises dangereuses	**261**	**3**	**120**

Note: Les données susmentionnées sont incomplètes et ne sont donc que préliminaires. Des modifications y seront apportées après la réception des derniers avis et annulations.

Annexe J
Comité des transports par chemin de fer

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1981

	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1982
Article 256 (Embranchements non protégés)	$ 33 122 397	$ 24 787 364
Article 258 (Embranchements protégés)	238 782 343	217 790 967
Article 261 (Services de trains de voyageurs)[2]	4 213 293	3 070 528
Article 272 (Tarifs de l'Est)	34 582 416	34 582 416
Total	**$310 700 449**	**$280 231 275**

[1]La date des réclamations en compensation des pertes réelles par le chemin de fer figure au bas de la page de chacun des tableaux.
[2]La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées.

Annexe K
Comité des transports par chemin de fer

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1981 CANADIEN NATIONAL

	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1982
Article 256 (Embranchements non protégés)	$ 19 433 516	$ 14 663 303
Article 258 (Embranchements protégés)	114 482 468	109 414 221
Article 261 (Services de trains de voyageurs)[2]	1 846 888	1 226 151
Article 272 (Tarifs de l'Est)	23 788 292	23 788 292
Total	**$159 551 164**	**$149 091 967**

[1]La date des réclamations en compensation des pertes réelles par le chemin de fer figure au base de la page de chacun des tableaux.
[2]La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.

Annexe L
Comité des transports par chemin de fer

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1981
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE

	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1982
Article 256 (Embranchements non protégés)	$ 13 688 881	$ 10 124 061
Article 258 (Embranchements protégés)	124 299 875	108 376 746
Article 272 (Tarifs de l'Est)	10 794 124	10 794 124
Total	**$148 782 880**	**$129 294 931**

[1]La date des réclamations en compensation des pertes réelles par le chemin de fer figure au bas de la page de chacun des tableaux.

Annexe M
Comité des transports par chemin de fer

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1981
ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS NON PROTÉGÉS)

CANADIEN NATIONAL

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1982
Terre-Neuve			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	$ 242 091	$ Aucun[2]
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	894 909	Aucun[2]
Île-du-Prince-Édouard			
3. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague (y compris l'embr. Georgetown)	174 424	Aucun[2]
4. Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour (y compris les embr. Mount Herbert et Vernon)	306 578	Aucun[2]
5. Souris (Embr. Elmira)	Harmony Jct.-Elmira	52 189	Aucun[2]
Nouvelle-Écosse			
6. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	168 567	160 577
7. Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	290 101	276 352
8. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	283 115	269 697
9. Oxford	Pugwash Jct.-Scott Spur (y compris les embr. Wallace et Pictou)	224 572	Aucun[2]
10. Yarmouth	Liverpool-Yarmouth	1 123 127	1 069 896

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1982
Nouveau-Brunswick			
11. Albert	Salisbury-Hillsboro	$ 60 746[3]	$ 57 867
12. Centreville	Valley-Centreville	527 642	Aucun[2]
Québec			
13. Montfort (Embr. Grenville)	Saint-André-Grenville	14 113[4]	13 444
14. St. Judes	St. Hyacinthe-Bellevue Jct.	45 906[4]	43 730
15. Temiscouata[5]	Rivière-du-Loup-Edmundston Est	361 354	Aucun[2]
Ontario			
16. Beeton	Cheltenham-Beeton	104 696	Aucun[2]
17. Drumbo	Paris Jct.-Tavistock	99 343[4]	94 635
18. Fergus (Embr. Fergus Town)	p.m. 0.00-p.m. 1.14	1 028[3]	Aucun[2]
19. Forest	Lucan-Sarnia Jct.	127 861[3]	121 801
20. Haliburton	Lindsay-Haliburton	271 286[4]	258 428
21. Meaford (Embr. Penetang)	North Colwell-Hendrie	25 078	23 889
22. Kincardine	Listowel-Kincardine	404 273	Aucun[2]
23. Marmora	Marmora-Lake St. Peter	213 260	Aucun[2]
24. Owen Sound (Embr. Durham)	Whites Jct.-Durham	127 895	Aucun[2]
25. Talbot	St. Thomas-Port Stanley	32 220	30 693
Manitoba			
26. Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	381 782	363 688
27. Inwood	Fisher Branch-Hodgson	28 804	27 439
28. Neepawa	Neepawa-Rossburn Jct.	46 220	44 029
29. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	525 312	500 415
30. Ridgeville	Ridgeville-Fredensthal	35 198[4]	33 530
31. Ridgeville	Fredensthal-B.N. Jct.	6 450[4]	6 144
32. Rossburn	Rossburn Jct.-Bethany	91 927	87 570
33. Ste. Rose	Ste. Rose-Rorketon	79 243	75 488
34. Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	271 140	258 289
35. Winnipegosis	Sifton Jct.-Winnipegosis	366 049	348 700
Saskatchewan			
36. Acadia Valley[6]	Eyre Jct.-Acadia Valley	680 462	648 212
37. Amiens	Shell Lake-Spiritwood	277 788	264 622
38. Avonlea	Parry-Avonlea	582 796	555 174
39. Bodo	Cactus Lake-Bodo	300 328	286 094
40. Carlton	Dalmeny-Laird	491 052	467 779
41. Carlton	Laird-Carlton	167 140[4]	159 218
42. Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer	393 345	374 703
43. Chelan	Reserve-Weekes	81 512	77 649
44. Corning	Peebles-Corning	327 676	312 145
45. Corning	Corning-Handsworth	134 174[4]	127 815
46. Cudworth	St. Louis-M. 103.25	162 018	154 339
47. Dodsland	Biggar-Dodsland	529 260	504 176
48. Erwood[7]	Baden-Hudson Bay	394 682	375 976

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1982
49. Gravelbourg	Claybank-Mossbank	$ 312 637	$ 297 819
50. Gravelbourg	Hodgeville-Tyson	23 151	22 054
51. Gravelbourg	Tyson-Neidpath	240 566[4]	229 164
52. Meskanaw	Thatch-Meskanaw	266 254[4]	253 635
53. Porter	Oban Jct.-Cando	223 285	212 703
54. Preeceville	Preeceville-Kelvington	1 232 042	1 173 650
55. Rhein	Ross Jct.-Hamton	104 283	99 341
Alberta			
56. Coronado	Lindbergh-Heinsburg	49 683[4]	47 329
57. Endiang	Endiang Jct.-Byemoor	789 052	751 655
58. Rosedale -Bullpound Joint Section	Rosedale-East Coulee	52 107[8]	49 637
59. Stettler	Ferlow Jct.-Donalda	717 732	683 715
60. Stettler	Donalda-Dinosaur	2 372 994	2 260 801
Colombie-Britannique			
61. Cowichan (Embr. Saanich)	p.m. 0.00-p.m. 1.37	112 952	107 597
62. Cowichan -Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay	406 046	Aucun[2]
	Total partiel (CN)	**$19 433 516**	**$14 663 303**
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE[9]			
Nouveau-Brunswick			
63. Shore Line	Lepreau-St. George	107 602	76 767
Québec			
64. Maniwaki	Laman-Maniwaki	505 509	440 828
65. Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Courcelles	310 010	Aucun[10]
66. Ste. Agathe	St. Jérome-Mont-Laurier	1 345 073	Aucun[2]
67. St. Gabriel	St. Félix-St. Gabriel	30 556	Aucun[2]
68. Témiscaming -Ville Marie	Gendreau-Laverlochère Gaboury-Ville Marie	439 039	375 048
69. Waltham	Wyman-Waltham	349 205	Aucun[2]
Ontario			
70. Carleton Place[3]	Nepean-Carleton Place	136 474	Aucun[2]
71. Walkerton	Saugeen-Walkerton	270 938	Aucun[2]
Manitoba			
72. Lyleton	Waskada-Dalny	150 977	193 196
Saskatchewan			
73. Amulet	Crane Valley-Cardross	140 033	136 393
74. Asquith	Urban-Sonningdale	576 609	524 870
75. Colonsay	Amazon-Colonsay	245 234	197 089
76. Colony	Rockglen-Killdeer	324 564	296 930
77. Fife Lake	Coronach-Big Beaver	321 578	373 056

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1982
78. Kelfield	Brass-Kelfield	$ 764 358	$ 700 537
79. Matador	Gunnworth-Wartime	66 181	57 934
80. McMorran	Milden-Gunnworth	367 480	335 494
81. Melfort	Lac Vert-Gronlid	1 575 772	1 505 472
82. Pennant	Hazlet-Verlo	153 480	135 869
83. Shamrock	Archive-Hak	2 174 281	1 815 450
84. Wishart	Foam Lake-Wishart	493 235	471 826
Alberta			
85. Alberta Central	Forth-Benalto	388 056[4]	239 496
86. Furness[11]	Epping-Paradise Valley	721 070	643 307
87. Langdon	Carbon-East Coulee	720 379	723 782
88. Strathmore	Gleichen-Namaka	30 962[4]	26 689
89. Strathmore	Namaka-Strathmore	126 245[4]	107 869
90. Strathmore	Strathmore-Langdon	345 637	305 520
Colombie-Britannique			
91. Kaslo	Denver Canyon-Rosebery	2 856[4]	2 600
92. Kaslo	Rosebery-Nakusp	505 488	438 039
	Total partiel (CP Rail)	**$13 688 881**	**$10 124 061**
	Total (CN & CP Rail) Article 256	**$33 122 397**	**$24 787 364**

[1]Réclamations déposées par le CN, le 3 mai 1982 et par CP Rail, le 27 août 1982.
[2]Les paiements ne sont recommandés que si les embranchements sont jugés « non rentables ». Aucune décision n'a été prise dans ce cas.
[3]Comme il s'agit d'une nouvelle requête, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
[4]Abandon de l'embranchement autorisé en 1981, n'est donc admissible que pour une partie de l'année.
[5]Se prolonge au Nouveau-Bruswick sur une faible distance.
[6]Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
[7]Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
[8]Abandon de l'embranchement autorisé en 1981. Réclamation faite pour l'année complète, mais éligible pour onze mois seulement.
[9]Les paiements sont basés sur les pertes réelles réclamées le 14 avril 1982. Aucun paiement rectificateur n'avait été fait le 31 décembre 1982, basé sur (1) ci-dessus.
[10]Suspension des subventions en attendant la clarification du fondement juridique de la requête en abandon.
[11]Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

Annexe N
Comité des transports par chemin de fer

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1981
ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS PROTÉGÉS)

CANADIEN NATIONAL

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1982
Manitoba			
1. Carman	Carman Jct.-Carman	$ 378 853	$ 362 071
2. Carman	Carman-Graysville	169 030	161 542
3. Cowan	North Jct.-Swan River	1 127 312	1 077 373
4. Erwood	Swan River-Birch River	1 230 294	1 175 794
5. Hartney	Belmont-Elgin	959 777	917 260
6. Herchmer	Kettle Rapids-Churchill	2 276 018	2 175 192
7. Miami	Morris-Somerset	1 244 290	1 189 169
8. Miami	Somerset-Belmont	1 068 870	1 021 520
9. Rossburn	Bethany-Russell	2 388 113	2 282 322
10. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	168 128	160 680
Saskatchewan			
11. Amiens	Spiritwood-England	839 563	802 372
12. Arborfield	Crane-Arborfield	846 084	808 604
13. Avonlea	Radville-Bengough Jct.	16 721	15 980
14. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	1 285 400	1 228 458
15. Battleford	Battleford-Battleford Jct.	739 677	706 910
16. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	1 645 633	1 572 733
17. Big River	Shellbrook-Big River	1 755 514	1 677 747
18. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	1 426 514	1 363 321
19. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	3 198 715	3 057 016
20. Bodo	Unity-Cactus Lake	940 726	899 052
21. Bolney	Spruce Lake Jct.-Paradise Hill	600 112	573 528
22. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	3 671 796	3 509 139
23. Central Butte	Mawer-Central Butte	490 041	468 333
24. Chelan	Weekes-Porcupine Plain	649 160	620 403
25. Chelan	Porcupine Plain-Crooked River	922 713	881 838
26. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	683 284	653 016
27. Conquest	Dunblane-Beechy	1 609 559	1 538 257
28. Cromer	Maryfield-Kipling	1 390 398	1 328 805
29. Cudworth	Meacham-Totzke	297 573	284 391
30. Cudworth	Totzke-Domremy	1 903 515	1 819 192
31. Cudworth	Domremy-St. Louis	457 113	436 864
32. Cudworth	p.m. 103.25-Cudworth Jct.	22 858	21 845
33. Dodsland	Dodsland-Dewar Lake	1 360 440	1 300 174
34. Elrose	Conquest Jct.-Glidden	4 845 706	4 631 046
35. Glenavon	Kipling-McCallum	1 092 027	1 043 651
36. Gravelbourg	Mossbank-Gravelbourg	2 122 680	2 028 647
37. Gravelbourg	Gravelbourg-Hodgeville	791 410	756 351
38. Lampman	Maryfield-Estevan	743 587	710 647

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1982
39. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	$ 2 855 252	$ 2 728 767
40. Mantario	Glidden-Alsask	1 518 387	1 451 124
41. Meskanaw	Melfort-Thatch	13 390	12 797
42. Northgate	Northgate-Lampman	482 405	461 035
43. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	838 812	801 654
44. Preeceville[2]	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	3 011 272	2 877 876
45. Preeceville	Lilian-Preeceville	306 798	293 207
46. Rhein	Hamton-Wroxton	745 221	712 209
47. Riverhurst	Central Butte-Riverhurst	524 498	501 263
48. Robinhood	Speers Jct.-Glaslyn	2 185 336	2 088 527
49. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	3 848 882	3 678 381
50. St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	1 763 560	1 685 436
51. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	6 577 320	6 285 951
52. Tonkin	MacNutt-Wroxton	807 341	771 577
53. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	3 688 974	3 525 557
54. Weyburn	Talmage-Weyburn	126 781	121 165
55. Weyburn	Weyburn-Radville	699 223	668 248
56. White Bear	Eston-Lacadena	808 432	772 619
Alberta			
57. Alliance	Alliance Jct.-Forestburg	1 692 722	1 617 736
58. Alliance	Forestburg-Alliance	1 206 650	1 153 197
59. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	1 842 885	1 761 248
60. Barrhead	Busby-Barrhead	856 655	818 707
61. Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	1 461 214	1 396 484
62. Coronado	St. Paul Jct.-Abilene Jct.	2 191 328	2 094 254
63. Coronado	Abilene Jct.-Elk Point	1 419 561	1 356 676
64. Demay	Camrose Jct.-Ryley	247 285	236 331
65. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	4 369 464	4 175 902
66. Grande Prairie[3]	Rycroft-Dawson Creek	4 670 644	4 463 740
67. Lac La Biche -Waterways	Banko Jct.-Lac La Biche Lac La Biche-Waterways	825 304	788 744
68. Oyen[4]	Kindersley-Hanna	6 433 814	6 148 803
69. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	3 467 967	3 314 339
70. Sheerness	Batter Jct.-Sheerness	167 148	159 743
71. Smoky	Winagami-Spirit River	5 468 739	5 229 681
	Total partiel (CN)	**$114 482 468**	**$109 414 221**

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE[5]

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1982
Manitoba			
72. Arborg	Rugby-Arborg	$ 998 128	$ 873 951
73. Glenboro	Murray Park-Souris (y compris l'embr. Carman)	1 841 661	1 802 345
74. Gretna -La Rivière	Rosenfeld-Gretna Fortress-La Rivière	2 468 217	2 209 064
75. Lac du Bonnet	Birds Hill-Lac du Bonnet	678 873	528 825
76. Lyleton	Deloraine-Waskada	377 867	333 838
77. Napinka	La Rivière-Napinka	3 223 705	3 019 680
78. Russell	Binscarth-Inglis	513 891	524 647
79. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	378 698	350 606
Saskatchewan			
80. Altawan[6]	Shaunavon-Manyberries	3 672 809	2 961 070
81. Amulet -Assiniboia	Amulet-Crane Valley Weyburn-Assiniboia	2 306 760	1 549 004
82. Arcola[2]	Schwitzer-Arcola	1 981 838	1 820 948
83. Bromhead	Estevan-Minton (y compris l'embr. Tribune)	2 247 082	2 227 236
84. Bulyea	Neudorf-Bulyea	4 357 797	3 681 078
85. Burstall[6]	Leader-Fox Valley (y compris les embr. McNeill, Schuler et Ingebright Lake)	1 166 424	1 606 325
86. Colonsay	Dilke-Amazon	2 287 939	2 118 408
87. Dunelm	Player-Simmie	852 785	726 809
88. Empress[6]	Java-Empress (y compris l'embr. Grant)	6 070 123	5 171 630
89. Expanse	Curle-Assiniboia	797 818	764 309
90. Fife Lake	Assiniboia-Coronach	1 468 041	1 250 762
91. Hatton	Hatton-Golden Prairie	624 470	575 157
92. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	3 248 722	3 053 519
93. Kisbey	Arcola-Weyburn	1 030 748	931 446
94. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	5 623 686	3 233 570
95. Macklin	Kerrobert-Macklin	2 830 416	2 436 133
96. Matador	Wartime-Kyle	1 685 862	1 240 081
97. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	2 831 566	2 701 261
98. Melfort	Lanigan-Lac Vert	1 921 579	1 596 477
99. Neudorf	Rocanville-Neudorf	1 503 153	1 175 698
100. Notukeu	Notukeu-Val Marie	3 249 326	3 196 419

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1982
101. Outlook	Moose Jaw-Outlook	$ 3 721 484	$ 3 227 059
102. Pennant	Wickett-Hazlet	545 179	517 809
103. Prince Albert	Lanigan-Northway	2 112 366	1 434 666
104. Reford	Kerrobert-Wilkie	1 006 388	833 446
105. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	6 168 599	5 924 931
106. Tisdale	Goudie-Nipawin	3 727 400	3 452 617
107. Tyvan	Stoughton-Crecy	2 610 984	2 250 973
108. Vanguard	Swift Current-Meyronne	2 321 785	2 065 941
109. White Fox	Nipawin-Sharpe	2 551 641	2 385 299
110. Wood Mountain	Ogle-Mankota	1 796 487	1 808 072
Alberta			
111. Bassano	Empress-Bassano	2 361 784	1 281 964
112. Cardston	Stirling-Cardston	2 691 981	2 401 278
113. Coronation[4]	Kerrobert-Coronation	3 679 510	3 241 019
114. Irricana	Bassano-Standard	1 694 856	1 426 992
115. Lacombe	Coronation-Nevis (y compris l'embr. Cordel)	3 366 491	3 592 868
116. Langdon -Acme	Langdon-Carbon Cosway-Wimborne	2 204 606	1 051 029
117. Lomond	Eltham-Hays	4 585 800	4 049 975
118. Macleod	Aldersyde-Fort Macleod (y compris l'embr. Claresholm Airport)	2 517 027	2 396 718
119. Stirling	Manyberries-Stirling	4 344 559	3 630 428
120. Strathmore	Langdon-Shepard	131 553	117 356
121. Turin	Coalhurst-Turin	1 193 865	1 193 290
122. Willingdon	Lloydminster-Akenside (y compris l'embr. Chemical)	6 725 546	6 432 720
	Total partiel (CP Rail)	**$124 299 875**	**$108 376 746**
	Total (CN & CP Rail) Article 258	**$238 782 343**	**$217 790 967**

[1]Réclamations déposées par le CN, le 3 mai 1982 et par CP Rail, le 27 août 1982.
[2]Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
[3]Se prolonge en Colombie-Britannique sur une faible distance.
[4]Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.
[5]Les paiements sont basés sur les pertes réelles réclamées le 14 avril 1982. Aucun paiement rectificateur n'avait été fait le 31 décembre 1982, basé sur (1) ci-dessus.
[6]Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

Annexe O
Comité des transports par chemin de fer

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1981
ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Compagnie	Services de trains de voyageurs	80 % des pertes réelles réclamées	Paiements versés au 31 déc. 1982 (80 % des pertes réelles certifiées)
1. Canadien National	Toronto-North Bay (« Northlander »)	$1 846 888[1]	$1 226 151[2]
2. Algoma Central Railway	Sault-Ste-Marie-Hearst	2 197 424[1]	1 766 587[2]
3. Toronto, Hamilton & Buffalo Railway	Hamilton-Welland	105 238[1,3]	77 790[2]
4. Consolidated Rail Corporation	Welland-Buffalo	63 743[3,4]	Aucun[5]
	Total	**$4 213 293**	**$3 070 528**

[1]80 % des pertes réelles réclamées le 21 juin 1982.
[2]Le paiement indiqué s'applique au montant de la réclamation par anticipation déposée en janvier 1981 pour la même année, conformément au Crédit de transport 85(a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975.
[3]Abandon autorisé en 1981 ; n'est donc admissible que pour une partie de l'année.
[4]80 % des pertes réelles réclamées le 21 août 1981.
[5]Aucun paiement ne sera versé jusqu'à résolution de toutes les questions en cause.

Annexe P
Comité des transports aériens

STATISTIQUES CHOISIES

	1981	1982
Nombre de titulaires		
Transporteurs autorisés	1 882	2 031
Aéronefs à voilure fixe	1 742	1 877
Aéronefs à voilure tournante	140	154
Transporteurs nationaux	1 048	1 102
Transporteurs étrangers	834	929
Requêtes en obtention de permis		
En main au 1er janvier 1982	433	311
Reçues durant l'année	1 010	1 086
Étudiées	1 132	1 034
En cours de règlement	311	363
Agréées	831	705
Rejetées	140	103
Retirées	5	13
Refusées	1	1
Autorisations		
Rétablies	12	2
Rescindées, annulées, suspendues	421	353
Exemptions à l'égard d'aéronefs privés	121	60
Exemptions à l'égard d'agriculteurs « volants »	91	85
Autorisations écoles de pilotage satellites	58	40
Ordonnances et décisions		
Ordonnances publiées	835	718
Décisions rendues	320	468

Annexe Q
Comité des transports aériens

STATISTIQUES CHOISIES

VOLS D'AFFRÈTEMENT *

	1981		1982	
Affrètements	**Vols**	**Places**	**Vols**	**Places**
Affrètements pour voyage tout compris				
En provenance du Canada	2 979	360 276	3 635	453 238
En provenance de l'étranger	38	6 939	56	7 190
Sans participation et à but commun				
En provenance du Canada	909	—	558	51 531
En provenance de l'étranger	592	—	512	24 563
Intérieurs	36	—	43	3 019
ABC/Affinité				
En provenance du Canada (ABC)	3 855	650 589	2 783	790 105
En provenance de l'étranger (ABC)	1 629	—	1 650	—
(AFF)	43	—	50	—
ABC intérieurs	1 759	376 217	2 970	560 542
ABC/AVTC (Nouveau type d'affrètement introduit en 1980)	6 506	912 893	9 307	1 502 778
ABC/AVTC (intérieurs)	81	9 477	88	10 320
Affrètements pour voyage tout compris changés en ABC/AVTC	118	14 375	213	27 046
ABC changés en ABC/AVTC	1 641	523 847	1 166	421 868

*Ces chiffres pour chaque type d'affrètement ne comprennent pas les affrètements initialement autorisés à titre de vols ABC ou AVTC et par la suite changés en ABC/AVTC. Ceux-ci sont calculés séparément.

Annexe R
Comité des transports aériens

REQUÊTES PORTANT SUR DES PERMIS ET VOLS SERVICES INTERNATIONAUX

	1981	1982
Demandes de permis		
Requérants canadiens	56	15
Requérants étrangers	224	172
Demandes de vols par des non-titulaires (exploitants américains de petits aéronefs)	213	108

Annexe S
Comité des transports aériens

DEPÔTS DE TARIFS ET DE SERVICES

	1981	1982
Horaires et tableaux de service	6 787	8 702
Tarifs passagers		
Canada (intérieurs) & Canada-É.-U.	117 433	161 634
Canada-outremer	49 973	53 392
Tarifs de fret		
Canada (intérieurs) & Canada-É.-U.	17 474	14 080
Canada-outremer	39 307	25 603
Tarifs d'affrètements (partout)	15 270	12 756
Total des dépots	**246 244**	**276 167**

Annexe T
Comité des transports par eau

126 REQUÊTES, 1982

Requêtes	Reçues	Agréées	Autres
Projets de tarif de droits de pilotage art. 23 de la Loi sur le pilotage			
Administration de pilotage de l'Atlantique	3		
Administration de pilotage des Laurentides	1		
Administration de pilotage du Pacifique	1		
Administration de pilotage des Grands lacs	1		
Approbation de tarifs — Loi sur les transports	6		
Permis de transport par eau Loi sur les transports —			
Grands lacs	2	2	
fleuve Mackenzie	9	7	2 rejetées
Ouest de l'Arctique	2	2	
Loi sur les transports — Décisions du Comité de révision — Aucune			

Projets d'acquisition en 1982

Projets (art. 27 de la L.N.T.)	5
Enquêtes	3

Annexe U
Comité des transports par eau

RÈGLEMENT D'EXEMPTION SUR LE CABOTAGE DEMANDES D'EXEMPTION, 1982

Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
13 janv.	Boltentor	ALL.	Crosbie Offshore	Accordée
19 janv.	Mai	NOR.*	Sefel	Accordée
19 janv.	Aquarius	P.B.*	Dome	Accordée
28 janv.	Marysville	É.-U.	Esso	Accordée
28 janv.	Navire citerne non identifié	ÉTR.	Gulf	Retirée
4 fév.	Thamesfield	R.-U.	Can. Transport Co.	Accordée
8 fév.	Langlade	FRA.	J. Penny & Sons	Accordée
11 fév.	Navire citerne non identifié	ÉTR.	Gulf	Accordée
17 fév.	Hancock Trader	I.-C.	Baffin Enterprises	Retirée
18 fév.	Nordertor	CAN.	Crosbie Offshore	Accordée
22 fév.	Kruezturm	CAN.	Crosbie Offshore	Accordée
24 fév.	Hannah 5101	É.-U.	Esso	Accordée
1 mars	Boltentor	CAN.	P.F. Collins	Accordée
3 mars	2 chalands	É.-U.	Dillingham	Accordée
4 mars	Neutor	CAN.	P.F. Collins	Accordée
4 mars	Zapata Scotian	É.-U.*	Atlantic Customs Broker	Accordée
4 mars	Ravensturm	CAN.	P.F. Collins	Accordée
3 mars	Chimo	NOR.	J. Walton Steamships	Retirée
8 mars	Schnoorturn	CAN.	P.F. Collins	Accordée
8 mars	Western Wind	PAN.*	Can. Occidental	Accordée
9 mars	Manhattan Island	É.-U.*	Lydon dredging	Accordée
	East River	É.-U.	Lydon dredging	Accordée
10 mars	Sidon	ALL.	Ultramar	Rejetée
12 mars	Warschu	ALL.	Can. Transport Co.	Accordée
15 mars	Gypsum Countess	R.-U.	Can. Salt Co.	Accordée
18 mars	Hoegh Clipper	NOR.	Kuehne & Nagel	Accordée
22 mars	Neutor	CAN.	P.F. Collins	Accordée
23 mars	Hannah 6301	É.-U.	Esso	Accordée
2 avril	Boltentor	CAN.	P.F. Collins	Accordée
5 avril	Dresden	ALL.	Can. Transport Co.	Accordée
7 avril	Jo Master	NOR.	C.I.L. Inc.	Accordée
8 avril	Mai	NOR.*	P.F. Collins	Accordée
20 avril	Bonaventure II	CAN.	Atlantic Freight Lines	Accordée
20 avril	Nepco 140	É.-U.	McMaster Meighan	Rejetée
21 avril	Sunemerillon	CAN.	Enterprises Sylthi	Rejetée
23 avril	Skagerrak	NOR.*	Affiliated Customs	Accordée
29 avril	Astron	BER.	Coastal Shipping Ltd.	Accordée
5 mai	Emma Johanna	ALL.	Can. Transport Co.	Accordée
7 mai	Shannon/Kinsdale	É.-U.	C.S.L.	Accordée
7 mai	Grant Mariner	PAN.*	Mobil	Retirée
13 mai	Metro Sun	R.-U.	Gulf	Retirée
13 mai	Hercules/Polly B/Atlas Zeus/Green Giant	É.-U.	Leith & Dyke	Accordée
19 mai	Gypsum Countess	R.-U.	Canadian Salt	Accordée
20 mai	Thamesfield	R.-U.	Can. Transport Co.	Accordée
28 mai	Haugtank	NOR.	P.F. Collins	Rejetée
1 juin	Mai	NOR.*	P.F. Collins	Accordée
2 juin	Liv Profiler/ Java Seal	NOR.* É.-U.*	Shell	Accordée

*Navigation autre que le cabotage

Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
4 juin	Western Viking	PAN.*	Canterra Energy	Accordée
4 juin	Mudcat Model 10	—*	Degelman Dredging	Accordée
7 juin	Gypsum Countess	R.-U.	Boreal	Accordée
7 juin	Canmar Careen	CAN.*	Dome	Accordée
8 juin	Schnoorturm	CAN.	P.F. Collins	Accordée
8 juin	Rowan Juneau	É.-U.*	Atlantic Customs Brokers	Accordée
16 juin	Seawolf 101 & 102	ESP.	P.F. Collins	Accordée
22 juin	Cable Venture	R.-U.*	Teleglobe Canada	Accordée
23 juin	Hans Egede	NOR.*	P.F. Collins	Accordée
25 juin	Kruezturm	CAN.	P.F. Collins	Accordée
25 juin	Scorpio type	É.-U.*	Crosbie Offshore	Accordée
25 juin	Skauvann	NOR.	Dome	Accordée
30 juin	Stena Jutlandica	SUÈ.	C.N. Marine	Accordée
29 juin	Wena	MAL.	Capt. P. Ennis	Rejetée
2 juil.	Osa Ghent	BEL.	P.F. Collins	Accordée
5 juil.	Chalands	É.-U.	K. Viney	Retirée
6 juil.	Warschau	ALL.	Can. Transport Co.	Accordée
9 juil.	Vracquier non identifié	ÉTR.	Arctic Grain	Rejetée
19 juil.	Betty Gale/Ol· 30	É.-U.	Polysar Ltd.	Accordée
23 juil.	Golar Petrotrade	LIB.	Dow Chemicals	Accordée
26 juil.	Heather Sea	R.-U.	Seaforth Fednav	Accordée
30 juil.	Fairlane	P.B.	Dominion Engineering	Retirée
30 juil.	Super Fran Bradach	É.-U.	Leith & Dyke	Accordée
3 août	Norris Tide	É.-U.*	ABCO Offshore	Accordée
3 août	Pholas	R.-U.*	I.H. Mathers	Accordée
4 août	Fjellnes	PAN.	Montreal Shipping	Accordée
4 août	Workhorse/Hustler	É.-U.	Sceptre Dredging	Accordée
9 août	Dresden	ALL.	Can. Transport Co.	Accordée
11 août	Chaland-citerne non identifié	É.-U.	Great Lakes Marine	Retirée
12 août	Haakon	É.-U.	Davidson & Sons	Accordée
20 août	Ross Seal	É.-U.*	Bow Valley	Accordée
26 août	Thamesfield	R.-U.	Can. Transport Co.	Accordée
3 sept.	Schnoorturm Boltentor	CAN.	Crosbie Offshore	Retirée
14 sept.	Schnoorturm Boltentor	CAN.	Crosbie Offshore	Accordée
14 sept.	Gypsum Countess	R.-U.	Boreal	Rejetée
15 sept.	Norchem	JAP.	Noranda Sales	Accordée
17 sept.	Calhoun	É.-U.	Leith & Dyke	Accordée
20 sept.	Rich Arrow	JAP.	Dow Chemical	Accordée
20 sept.	Hegg	JAP.	Robert Reford	Accordée
27 sept.	Royal	É.-U.	Sceptre Dredging	Accordée
27 sept.	Balder Borkum/Balder Husum	NOR.	Balder Offshore	Accordée
29 sept.	Rimba Balau	MAL.	Federal Commerce	Accordée
29 sept.	Hans Egede	CAN.*	Sefel Geophysical	Rejetée
5 oct.	Balder Borkum	NOR.	Balder Offshore	Accordée
14 oct.	Boltentor/Neutor	CAN.	Crosbie Offshore	Accordée
18 oct.	Norchem	JAP.	Noranda Sales	Accordée
19 oct.	Kruezturm	CAN.	Crosbie Offshore	Accordée
19 oct.	Century	É.-U.	McAllister Towing	Accordée
20 oct.	Pioneer Service	É.-U.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
20 oct.	Balder Turku/Balder Vaasa	NOR.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
8 nov.	Langlade	FRA.	Atlantic Searoutes	Accordée
18 nov.	Boltentor/Ravensturm	CAN.	Crosbie Offshore	Accordée

*Navigation autre que le cabotage

Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
18 nov.	Warschau	ALL.	Can. Transport Co.	Accordée
19 nov.	John Shaw	É.-U.*	Mobil Oil	Accordée
19 nov.	Asian Anvil	LIB.	Can. Transport Co.	Accordée
23 nov.	Freedom Service	É.-U.	Mobil Oil	Accordée
23 nov.	Vega	GRÈ.	Esso Canada	Accordée
1 déc.	Derrick "B"	É.-U.	Adanac Brokers	Accordée
1 déc.	Seawolf 101 & 102	CAN.	P.F. Collins	Accordée
17 déc.	Freedom Service	É.-U.	Mobil Oil	Accordée
20 déc.	Pioneer Service	É.-U.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
20 déc.	Northern Commander	NOR.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
20 déc.	Zeus/Green Giant/Atlas/ Calhoun	É.-U.	Leith & Dyke	Accordée
21 déc.	Osa Ostend	BEL.	P.F. Collins	Accordée
29 déc.	Royal	É.-U.	Schenker of Canada	Accordée
31 déc.	Balder Borkum	CAN.	Balder Offshore	Accordée

*Navigation autre que le cabotage

Annexe V
Comité des transports par eau

PERMIS DÉLIVRÉS, 1982

Région	Titulaire	Navires autorisés
Grand Lacs	McKeil Work Boats	1
	A.B. McLean Ltd.	1
	Total	**2**
Fleuve MacKenzie	Arctic Transportation Ltd.	27
	Beluga Transportation	1
	Cooper Barging Services Ltd.	8
	Coastal Marine Ltd.	2
	Société des transports du Nord Limitée	191
	Peter Pond River Tours	1
	Pine Creek Construction	2
	Total	**232**
Ouest de l'arctique canadien	Arctic Transportation Ltd.	28
	Société des transports du Nord Limitée	66
	Total	**94**

Annexe W
Comité des transports par eau

130 CONFÉRENCES MARITIMES DESSERVANT LE CANADA, 1982*

American-West African Freight Conference
Canada-Mediterranean Freight Conference
Canada-United Kingdom Freight Conference
Canadian Continental Eastbound Freight Conference
Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference
Continental Canadian Westbound Freight Conference
Deli-Pacific Rate Agreement
East Canada-Japan Freight Conference
Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference
Pacific-India Rate Agreement No. 9247
Inter-American Freight Conference — Section « A »
Inter-American Freight Conference — Section « B »
Inter-American Freight Conference — Section « C »
Japan/Korea-East Canada Freight Conference
Japan/Korea-West Canada Freight Conference
Latin America/Pacific Coast Steamship Conference
Mediterranean Canada Westbound Freight Conference
Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference
Pacific/Australia-New Zealand Conference
Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section « A »
Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section « B »
Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section « C »
Pacific Indonesian Conference
Pacific Straits Conference
Pacific Westbound Conference
Philippines North American Conference
West Canada Freight Conference
Pacific-India Rate Agreement No. 8760
Western Canada-Europe Conference
The Association of West Coast Steamship Companies
Malaysia-Pacific Rate Agreement
United States Great Lakes & St. Lawrence River Ports/West African Agreement No. 9420
North Europe-Canada Pacific Freight Conference
Canadian Continental Eastbound Asbestos Conference
Java Pacific Rate Agreement
Canada European Eastbound Mail Committee
Australia/Eastern Canada Shipping Conference
East Canada Freight Conference
Cavn/Saguenay Joint-Venezuelan Service
Thailand/Pacific Freight Conference
Eastern Canada-Colombia Tariff (Joint Service)
Five Line Far East Freight Conference
Australia-Pacific Coast Rate Agreement
New Zealand/Pacific Coast North America Shipping Lines
SCI & SCINDIA Joint Tariff Agreements
East Canada/Far East Rate Agreement
Far-East/Canada Rate Agreement
Eastern Canada-Caribbean Freight Association

*Conférences internationales qui n'ont pas de nom français

Annexe X

Comité des transports par véhicule à moteur

TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE PAIEMENTS CERTIFIÉS DE SUBVENTIONS, 1982

	Paiements certifiés* 1981			Paiements certifiés* 1982		
	Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes						
Trafic en direction ouest	10,6	—	—	9,9 **	—	—
Trafic intérieur	—	—	—	—	—	—
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique						
Article 3 (trafic en direction ouest)	—	9,6	—	—	11,4	—
Article 6 (trafic intérieur)	—	—	—	—	—	—
Article 6 (subvention sélective-trafic en direction ouest)	3,4	3,3	—	3,4 **	4,0	—
Article 6 (subvention sélective-trafic intérieur)	6,9	29,2	0,4	8,4	30,4	0,4
Article 6 (subvention provisoire-trafic intérieur)	—	—	—	—	—	—
Total (programme)	**20,9**	**42,1**	**0,4**	**21,7**	**45,8**	**0,4**
Nombre de réclamations déposées	183	12 787	20	190	12 344	22
Nombre de réclamations examinées	181	12 264	18	176	12 646	21

*Millions de dollars
**Chiffre estimatif

Annexe Y
Comité de révision

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER				
Canadien Pacifique	Décision par lettre rendue le 8 sept. 1981 par le C.T.C.F., relative à l'abandon de la subdivision Truro entre les points milliaires 4.6 et 56.9.	26 janv.	Rejetée	
Plusieurs requêtes (3)	Ordonnance n° WDR-00383 rendue le 28 sept. 1981 par le C.T.C.F., relative à la suppression du service de trains de voyageurs entre Winnipeg et Thompson, trains n^{os} 90 et 91.	9 fév.	Rejetée	
Ville de Calgary	Ordonnance n° R-32761 rendue le 5 oct. 1981 par le C.T.C.F., autorisant la ville à construire un passage supérieur au point milliaire 168.75 de la subdivision Brooks de CP Limitée et imposant à celle-ci un montant de $ 62 500 pour ladite construction.	23 fév.	Révisable (C.T.C.F.)	Décision pendante
VIA Rail	Décision par télex rendue le 24 mars 1982 par le C.T.C.F., relative à l'exploitation des trains n^{os} 148 et 149 entre Winnipeg et Farlane pour l'été de 1982.	11 mai	Révisable (C.T.C.F.)	Décision originale confirmée
VIA Rail	Décision rendue le 18 mars 1982 par le C.T.C.F., relative à la circulation à vide de certaines voitures entre Montréal et Joliette.	18 mai	Rejetée	
Parcs Canada	Décision rendue le 9 mars 1982 par le C.T.C.F., imposant à Parcs Canada et à CP Limitée un délai de 60 jours pour conclure un accord au sujet de l'emplacement du puits de ventilation pour le tunnel construit dans la subdivision Mountain de CP Limitée.	Retirée par la requérante le 25 mai		
Suzanne Beauchamp-Niquet	Ordonnance n° R-33216 rendue le 25 janv. 1982 par le C.T.C.F., autorisant VIA Rail à supprimer son service voyageurs (service d'autocars) entre Chambord et Dolbeau (Qué.).	15 juin	Rejetée	
Ralph Ferguson, député	Ordonnance n° 33410 rendue le 4 mars 1982 par le C.T.C.F., autorisant le CN à supprimer le poste de préposé aux messageries de la ville de Glencoe.	15 juin	Rejetée	

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Kelfield Rail Retention Committee/M. D.A. Burton	Ordonnance n° WDR-00617 rendue le 31 déc. 1981 par le C.T.C.F., autorisant CP Limitée à abandonner un tronçon de la subdivision Kelfield en août 1982, et l'autre tronçon en août 1983.	15 juin	Rejetée	
Transport 2000 Ontario	Ordonnance n° R-33718 rendue le 13 avril 1982 par le C.T.C.F., autorisant le CN à abandonner un tronçon de sa subdivision Forest (Ont.) entre les points milliaires 48.00 et 67.38.	15 juin	Rejetée	
Canadien Pacifique	Directives émises par le C.T.C.F. le 1er fév. 1982 relativement au Programme de révision et de reconstruction des locomotives.	15 juin	Révisable (C.T.C.F.)	Décision pendante
Alberta Economic Development/Alberta Wheat Pool	Ordonnance n° WDR-00701 rendue le 17 fév. 1982 par le C.T.C.F., autorisant le CN à abandonner un tronçon de sa subdivision Endiang, 90 jours après la date de l'ordonnance, et un autre tronçon de ladite subdivision le 31 août 1983.	15 juin	Rejetée	
M. Greg S. Hume	Ordonnance n° R-33826 rendue le 7 mai 1982 par le C.T.C.F., autorisant le CN à abandonner un tronçon de sa subdivision Talbot à partir d'un point près de St-Thomas jusqu'à Port Stanley.	15 juin	Rejetée	
Canadien National	Décision par lettre rendue le 12 mars 1982 par le C.T.C.F., sommant la compagnie de déposer toute requête visant l'abandon de certains tronçons de la subdivision Flin Flon aux termes de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer.	13 juil.	Rejetée	
Canadien Pacifique	Ordonnance n° R-33701 rendue le 7 avril 1982 par le C.T.C.F., relative à un croisement étagé situé au point milliaire 88.08 de la subdivision Cascade.	13 juil.	Révisable (C.T.C.F.)	Décision originale modifiée
Canadien Pacifique	Décision par télex en date du 29 oct. 1981 et ordonnance n° R-32986 en date du 20 nov. 1981, rendues par le C.T.C.F. et relatives à un passage à niveau situé au point milliaire 12.06 de la subdivision Galt.	23 juil.	Révisable (C.T.C.F.)	Décision pendante

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Ville de Lockeport	Ordonnance n° R-33856 rendue le 13 mai 1982 par le C.T.C.F., relative à l'abandon de la subdivision Yarmouth en Nouvelle-Écosse.	27 juil.	Rejetée	
Ministère des Transports de la Colombie-Britannique	Ordonnance n° R-33976 rendue le 8 juin 1982 par le C.T.C.F., relative à la construction d'un tunnel au point milliaire 19.14 de la subdivision Rossland de CP Limitée et à l'inclusion, dans le projet, du coût des pipelines industriels.	24 août	Rejetée	
Wishart-Bankend Rail Retention Committee	Ordonnance n° WDR-00826 rendue le 22 juil. 1982 par le C.T.C.F., autorisant CP Limitée à abandonner la subdivision Wishart entre les points milliaires 0.0 et 26.9 à compter du 31 déc. 1982.	23 nov.	Rejetée	
COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS				
South Coast Airways Ltd.	Décision n° 6543 du C.T.A. rendue le 8 sept. 1981, rejetant l'autorisation d'exploiter des services de la classe 3, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW, pour desservir les points Vancouver et Victoria (C.-B.).	11 janv.	Révisable (C.T.A.)	
Calm Air International Ltd.	Décision du C.T.A. rendue par télex le 26 nov. 1981, rejetant la requête en suspension de la décision n° 6564 relative au service aérien fourni par Northwest Territorial Airways entre Winnipeg et Rankin Inlet.	14 janv.	Rejetée	
Quebecair	Décision du C.T.A. rendue par télex et sommant la compagnie de mettre fin à son programme de certificats-cadeaux et de location de voitures à compter du 31 déc. 1981.	21 janv.	Rejetée	
Charmay Holdings Inc.	Décision n° 6567 rendue le 14 oct. 1981 par le C.T.A., refusant à Quason Helicopter Training l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Abbotsford (C.-B.), des services de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.	26 janv.	Rejetée	

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Konopelky Air Service	Décision du C.T.A. rendue par lettre le 7 janv. 1982, refusant à la compagnie sa demande visant à ce qu'il soit tenu compte, même si elles avaient été déposées en retard, de ses répliques aux interventions relatives à sa requête en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Lillabelle Lake et Cochrane (Ont.), des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A et B.	26 janv.	Rejetée	
Smithers Air Service (1980) Ltd.	Décision n° 6541 rendue par le C.T.A. le 1er septembre 1981, autorisant Central Mountain Air Services Ltd. à exploiter, à partir d'une base située à Smithers (C.-B.), des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C.	26 janv.	Rejetée	
Nordair Ltd.	Décision n° 6564 rendue par le C.T.A. le 7 oct. 1981, autorisant Northwest Territorial Airways à desservir Winnipeg aux termes du permis C.T.A. 3010/79(NS), qui l'autorisait déjà à exploiter un service aérien de la classe 2, au moyen d'aéronefs du groupe F, entre Yellowknife, Rankin Inlet et Frobisher Bay.	26 janv.	Révisable (C.T.A.)	Décision originale confirmée
Québec Aviation Ltée	Décision n° 6565 rendue par le C.T.A. le 9 oct. 1981, rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir du point Roberval/Dolbeau, des services de classe 2, au moyen d'aéronefs des groupes B et C.	9 fév.	Rejetée	
Norcanair Ltd.	Ordonnance n° 1981-A-671 rendue par le C.T.A. le 30 oct. 1981, autorisant High-Line Airways Inc. à exploiter également un service des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs du groupe E, aux termes des permis C.T.A. 3091/80 (C) et 678/80(C).	23 fév.	Rejetée	

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Air Citadelle Inc. Air St-Augustin	Décision n° 6605 rendue par le C.T.A. le 24 nov. 1981, autorisant Aviation Roger Forgues à exploiter des services des classes 4 et 7, au moyen d'aéronefs des groupes A et B, avec certaines restrictions.	23 fév.	Rejetée	
Pinehouse Airways	Décision n° WD-5690 rendue par le C.T.A. le 10 nov. 1981, rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à La Ronge (Sask.), des services de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A.	23 fév.	Rejetée	
Canavia Transit Inc.	Décision n° 6529 rendue par le C.T.A. le 28 août 1981, autorisant City Center Airways à exploiter un service aérien commercial ADAC entre Montréal, Ottawa et Toronto.	25 mars	Révisable (C.T.A.)	Décrets n^{os} C.P. 1982-2576 et 2577 — Décision originale modifiée
Yellowhead Air Services	Ordonnance n° 1981-A-751 rendue par le C.T.A. le 20 nov. 1981, annulant l'autorisation d'exploiter des services des classes 4, 9-4 et 7, au moyen d'aéronefs du groupe A.	9 mars	Révisable	Décision originale modifiée
Pacific Helicopters Ltd.	Décision du C.T.A. rendue le 4 août 1981, rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Delta (C.-B.), des services de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.	9 mars	Rejetée	
Gendall Air Ltd.	Décision n° 6615 rendue le 1er déc. 1981 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter des services de la classe 3 au moyen d'aéronefs du groupe B, pour desservir les points Edmonton (Alb.) et Buffalo Narrows (Sask.).	9 mars	Révisable (C.T.A.)	Décision pendante
Air Satellite Inc.	Décision n° 6552 rendue le 11 sept. 1981 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter des services de la classe 2 au moyen d'aéronefs des groupes B et C, pour desservir les points Baie-Comeau, Matane, Mont-Joli et Rimouski.	9 mars	Révision suspendue sur la demande de la requérante	

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Aklavik Flying Service Ltd.	Partie de la décision n° 6511 rendue par le C.T.A. le 4 août 1981 (n° 5127 au rôle), portant sur le transfert proposé de services aériens commerciaux de Northward Airlines (par son syndic de faillite) à Kenn Borek Air Ltd.	20 avril	Révisable	Décision originale modifiée
Pacific Western Airlines	Décision n° 6631 rendue par le C.T.A. le 24 déc. 1981, rejetant l'autorisation de modifier la condition n° 2 du permis C.T.A. 1023/59(S) visant un service de réactés entre Whitehorse et Yellowknife en passant par Inuvik et Norman Wells.	4 mai	Rejetée	
Quebecair	Décision par lettre rendue par le C.T.A. le 30 mars 1982, sommant la compagnie de rendre publique l'entente des actionnaires concernant 1848-7199 Quebec Inc.	4 mai	Rejetée	
Austin Airways Limited	Décision par lettre rendue par le C.T.A. le 17 fév. 1982, rejetant le dépôt de certaines lettres rédigées par des tierces parties dans le cadre de leur intervention contre la requête d'Airwabusk visant l'exploitation de services de la classe 3, au moyen d'aéronefs du groupe B.	18 mai	Révisable	Décision originale modifiée
Air Work Inc.	Décision n° WD-6706 rendue par le C.T.A. le 19 mars 1982, rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Red Deer (Alb.), un service de la classe 7 (spécialisé : entraînement au vol), au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.	18 mai	Rejetée	
Martinair Holland/Carousel Tours	Décision par télex rendue le 13 mai 1982 par le C.T.A., accordant, en partie seulement, une requête en exemption du paragraphe 64(2) du Règlement sur les transporteurs aériens, plus particulièrement les dispositions traitant des réservations anticipées pour les vols entre Toronto et Amsterdam.	18 mai	Rejetée	

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Plusieurs requêtes (3)	Ordonnance n° 1982-A-223 rendue par le C.T.A. le 26 avril 1982, suspendant pour 14 jours le permis autorisant l'Aero Club de Sept-Îles à exploiter des services de la classe 4 au moyen d'aéronefs des groupes A et B.	25 mai	Révisable	Décision originale modifiée
Northway Aviation Ltd.	Ordonnance n° 1982-A-149 rendue le 22 mars 1982 par le C.T.A., annulant le permis C.T.A. 1960/70 (NS) s'appliquant au point Winnipeg (Man.).	1er juin	Révisable (C.T.A.)	Décision pendante
North Cariboo Inc.	Décision n° 6602 rendue le 18 nov. 1981 par le C.T.A., autorisant Armbuster Industries Ltd. à exploiter, à partir d'une base située à Fort St. John (C.-B.), des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C.	7 juin	Révisable (C.T.A.)	Décision pendante
Régionair (1981) Inc.	Ordonnances nos 1982-A-238 et 1982-A-239 rendues par le C.T.A. le 7 mai 1982, annulant pour 14 jours le permis C.T.A. 32/46(C).	15 juin	Rejetée	
Plusieurs requêtes (3)	Décision n° WD-6699 rendue le 16 mars 1982 par le C.T.A., autorisant Airspan Enterprises Ltd. à exploiter, à partir d'une base située à Sechelt (C.-B.), des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.	29 juin	Révisable (C.T.A.)	Décision pendante
Quasar Helicopters Ltd.	Décision n° WD-6686 rendue le 8 mars 1982 par le C.T.A., autorisant Associated Flying Schools à exploiter des services de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.	29 juin	Rejetée	
Pacific Helicopters Ltd.	Ordonnance n° 1982-A-262 rendue le 17 mai 1982 par le C.T.A., suspendant pour 30 jours le permis C.T.A. 3095/80(H).	29 juin	Révisable	Décision originale modifiée
Mid Can-Air	Décision n° 6713 rendue le 1er avril 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation de modifier les permis C.T.A. 1098/60(C) et C.T.A. 692/80(CF) en ajoutant des aéronefs du groupe D.	13 juil.	Rejetée	

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Tradewinds Aviation Ltd.	Ordonnance n° 1982-A-321 rendue le 11 juin 1982 par le C.T.A., annulant sa décision n° 6440 du 18 mai 1981 qui accordait l'autorisation d'exploiter, aux termes des permis C.T.A. 2407/75(C) et 515/75(CF), des services de la classe 3 au moyen d'aéronefs du groupe C.	13 juil.	Rejetée	
Mall Airways	Décision n° 6759 rendue le 11 mai 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, pour desservir les points Toronto et Syracuse (New York), des services de la classe 9-3, au moyen d'aéronefs des groupes B et C.	27 juil.	Révisable (C.T.A.)	Décision pendante
Terrace Bay Flying School	Décision n° 6716 rendue le 13 avril 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Terrace Bay (Ont.), des services de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A.	27 juil.	Rejetée	
Nordair Ltd.	Décision par télex rendue le 4 juin 1982 par le C.T.A., autorisant Wardair à offrir des vols ABC (intérieurs) entre Montréal et Toronto du 20 juin au 31 octobre 1982, le dimanche seulement.	27 juil.	Rejetée	
Austin Airways/Delplax Holdings	Ordonnance rendue le 26 nov. 1981 par le C.T.A., portant que la transaction à laquelle étaient parties Austin et Delplax était assujettie à l'article 27 de la Loi nationale sur les transports et aux articles 21 et 22 du Règlement sur les transporteurs aériens.	27 juil.	Rejetée	
Burrard Air Ltd.	Décision n° 6719 rendue le 13 avril 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à l'aéroport international de Vancouver, des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.	10 août	Rejetée	
Big Sky Airlines	Décision n° 6758 rendue le 11 mai 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter des services de la classe 9-3, au moyen d'aéronefs du groupe C, pour desservir les points Calgary, au Canada, et Havre/Great Falls (Montana), aux États-Unis.	24 août	Révisable (C.T.A.)	Décision pendante

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Houston Flight Service Ltd.	Décision n° WD-6720 rendue le 14 avril 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Houston (C.-B.), des services de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A.	24 août	Rejetée	
Air Canada	Décision par télex rendue le 29 juil. 1982 par le C.T.A., concernant le tarif Apex spécial d'hiver entre le Canada et la Suisse.	30 sept.	Rejetée	
Athabaska Airways Ltd.	Décision n° WD 6839 rendue le 29 juil. 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Hidden Bay et Wollaston Lake (Sask.), des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C.	19 oct.	Rejetée	
Air Canada	Décision par télex rendue le 23 juil. 1982 par le C.T.A., autorisant Northwest Territorial Airways à utiliser temporairement des aéronefs des groupes F et G entre Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton et Abbotsford/ Vancouver, selon certaines conditions.	23 nov.	Rejetée	
Scandair Corporation	Décision n° 6792 rendue le 8 juil. 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Montréal, des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe E.	13 déc.	Rejetée	
Trans National Airlines Ltd.	Décision n° 6792 rendue le 8 juil. 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Montréal (Qué.), des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe E.	21 déc.	Rejetée	
Won-Del Aviation	Ordonnance n° 1982-A-216 rendue le 21 avril 1982 par le C.T.A., annulant les permis C.T.A. 1380/62(C) et 308/62(CP).	21 déc.	Révisable (C.T.A.)	Décision pendante
Okanagan Helicopters Ltd.	Décision n° WD-6854 rendue le 6 août 1982 par le C.T.A., autorisant Holmes Helicopter Ltd. à exploiter, à partir d'une base située à Golden (C.-B.), des services des classes 4 et 7, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.	21 déc.	Rejetée	

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR				
Speedway Express	Décision n° MV-ARFA-188 rendue le 18 déc. 1981 par le C.T.V.M., rejetant l'admissibilité à des subventions en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, pour le transport, par camion, de certaines marchandises entre des points des provinces de l'Atlantique et d'autres de la province de Québec.	20 avril	Rejetée	
Canadien National Canadien Pacifique	Décision n° MV-ARFA-191(MV-82-4) en date du 9 juin 1982 et ordonnance n° MV-1967-82 en date du 17 juin 1982, rendues par le C.T.V.M. au sujet de la non-admissibilité à des subventions pour certaines expéditions de tourbe aux États-Unis.	27 oct.	Révisable	Décision pendante
COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU				
Inuvialuit Development Corporation	Décision rendue le 5 juil. 1982 par le C.T.E., accordant à Coastal Marine Ltd. un permis d'exploitation temporaire pour le transport de marchandises sur le fleuve Mackenzie.	24 août	Rejetée	

Annexe Z
Comité de révision

142 REQUÊTES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1981

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Corporation du District de Burnaby	Décision par lettre rendue par le C.T.C.F. le 30 juin 1980, imposant à la corporation tous les coûts de construction et d'entretien d'un passage à niveau au point milliaire 119.56 de la subdivision Cascade (C.-B.).	30 déc. 1980	Révisable (C.T.C.F.)	Décision originale confirmée
Canadien National/Canadien Pacifique	Décision par lettre rendue par le C.T.C.F. le 17 nov. 1980, concernant les coûts de propriété des éléments d'actif fournis par le gouvernement fédéral, dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies.	10 mars	Révisable (C.T.C.F.)	Décision originale confirmée
Ministère des Transports et des Communications de l'Ontario	Décision rendue le 23 oct. 1980 par le C.T.C.F., déclarant que celui-ci n'était pas habilité à régler la question des frais de location des voies de service privées qu'imposent les compagnies ferroviaires à diverses industries.	30 mars	Décision suspendue en attendant une autre intervention du C.T.C.F.	Décision pendante
Air Atonabee Ltd.	Ordonnance n° 1981-A-314 du C.T.A. en date du 17 juin 1981, annulant les permis C.T.A. 2140/72(C) et C.T.A. 462/72(CF) pour ce qui est de l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe A.	30 juil.	Révisable (C.T.A.)	Décision originale confirmée
Westwind Aviation Ltd.	Décision n° 6454 rendue le 20 mai 1981 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Dawson Creek (C.-B.), des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A et B.	5 août	Révisable (C.T.A.)	Décision originale confirmée
Spur Aviation Ltd.	Décision n° 6455 rendue le 25 mai 1981 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Yellowknife (T. du N.-O.), des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C aux termes du permis C.T.A. 2307/74(C).	13 nov.	Révisable (C.T.A.)	Décision originale confirmée

Annexe AA
Comité de révision

AUDIENCES, 1982

Requérante	Requête	Date de l'audience	Révision
Canadien National Canadien Pacifique	Décision n° MV-ARFA-191(MV-82-4) en date du 9 juin 1982 et ordonnance n° MV-1967-82 du 17 juin 1982, rendues par le C.T.V.M. relativement à la non-admissibilité à des subventions pour certaines expéditions de tourbe aux États-Unis.	15 déc.	Décision pendante

Annexe BB
Comité de révision

JUGEMENTS RENDUS PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS, 1982

Appelante	Objet de l'appel	Date du jugement	Jugement
Futura Airlines Ltd.	Ordonnance n° 1982-A-78 rendue le 14 fév. 1982 par le C.T.A., suspendant les permis C.T.A. 2550/76(C) et C.T.A. 552/76(CF) pour une période de 30 jours à compter de la date de l'ordonnance.	10 mars	Rejeté
Aviation Portneuf Ltée	Décision n° 6376 et ordonnance n° 1981-A-114 du C.T.A., annulant le permis C.T.A. 3055/79(C) autorisant la compagnie à exploiter, à partir d'une base située à Saint-Raymond (Lac Sept-Îles), au Québec, des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe A.	29 avril	Décision originale modifiée
Calm Air International Ltd.	Partie de la décision n° 6564 rendue le 7 oct. 1981 par le C.T.A., qui autorisait Northwest Territorial Airways à exploiter des services de la classe 2, au moyen d'aéronefs du groupe F, pour desservir Rankin Inlet et Winnipeg.	27 avril	Rejeté
Air Switch Ltd.	Décision n° 6535 rendue le 24 août 1981 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Medicine Hat (Alb.), des services des classes 4, 7 et 9-4, au moyen d'aéronefs des groupes C et D.	10 mai	Rejeté
Stewart Lake Airways Ltd.	Décision n° 6512 rendue le 3 août 1981 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Muskrat Dam (Ont.), des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A et B.	17 mai	Décision originale modifiée

Appelante	Objet de l'appel	Date du jugement	Jugement
Air B.C. Ltd.	Décision n° 6440 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, entre Vancouver et Powell River (C.-B.), des services de la classe 2, au moyen d'aéronefs des groupes B et C.	17 mai	Rejeté
Nolisair International	Décision n° 6345 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Montréal (Qué.), des services de la classe 9-4, au moyen d'aéronefs du groupe G.	20 mai	À la C.C.T. pour révision. Décision pendante
Petro-Canada Exploration Inc.	Décision par télex rendue le 28 août 1981 par le C.T.A., interdisant à Worldways Canada Inc. d'acheminer du trafic local entre les points St-John's, Gander et Goose Bay (Terre-Neuve).	31 mai	Rejeté
Aero Club de Sept-Îles	Ordonnance n° 1982-A-223 rendue le 26 avril 1982 par le C.T.A., suspendant pour 30 jours le permis A.T.C. 1480/63(C).	30 juin	Rejeté
Régionair	Décision du Comité de révision en date du 17 juin 1982, confirmant les ordonnances n^{os} 1982-A-238 et 239 du C.T.A., qui suspendaient pour 14 jours le permis C.T.A. 32/46(C).	6 juil.	Décision originale modifiée
Liftair International Ltd.	Ordonnance n° 1982-A-246 rendue le 13 mai 1982 par le C.T.A., suspendant pour 15 jours le permis C.T.A. 861/57(H).	11 juin	Rejeté
Norcanair/Transportation Agency of Saskatchewan	Décision du Comité de révision du 3 mars 1982, rejetant la requête en révision de l'ordonnance n° 1981-A-671 du C.T.A., autorisant High-Line Airways à exploiter des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs du groupe E.	26 juil.	Rejeté
Aéropro Inc.	Décision du Comité de révision en date du 28 sept. 1982, rejetant la requête en révision de la décision n° 6470 rendue le 16 juin 1981 par le C.T.A., qui refusait à la compagnie l'autorisation d'exploiter des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs du groupe B.	29 juil.	Rejeté
Kelowna Flightcraft Ltd.	Décision n° 6646 rendue le 26 janv. 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Kelowna (C.-B.), des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe F.	5 sept.	À la C.C.T. pour révision. Décision originale modifiée
Air Caravane (Québec)/ 97697 Canada Inc.	Décision du Comité de révision en date du 28 sept. 1981, rejetant la requête en révision de l'ordonnance n° 1981-A-334 du C.T.A., qui supprimait la condition n° 2 du permis C.T.A. 3090/80(NS) d'Air Alma.	5 sept.	Rejeté

Appelante	Objet de l'appel	Date du jugement	Jugement
Air Caravane (Québec)	Décision par télex rendue le 1er août 1981 par le Comité de révision, rejetant la requête en révision de l'ordonnance n° 1981-A-309 du C.T.A., qui annulait l'autorisation d'exploiter des services de la classe 2, au moyen d'aéronefs du groupe D, pour desservir Montréal, Alma et Roberval/Dolbeau (Qué.).	5 sept.	Rejeté
97697 Canada Inc.	Décision n° 6385 du C.T.A., autorisant Air Alma Inc. à modifier son permis C.T.A. 3090/80(NS) en y ajoutant des aéronefs du groupe C et le point Roberval/Dolbeau (Qué.).	5 sept.	Rejeté
Air Ontario Limited (anc. Great Lakes)	Décision rendue le 22 avril 1981 par le Comité de révision, rejetant l'autorisation d'ajouter le point Montréal au permis C.T.A. 1641/66(NS).	1er nov.	Décision originale modifiée
PROPAIR Inc./Société d'aménagement de l'Outaouais/Ministère des Transports du Québec	Décision n° 6707 rendue le 23 mars 1982 par le C.T.A., autorisant Bradley Air Services à exploiter des services de la classe 2, au moyen d'aéronefs du groupe E, pour desservir les points Ottawa, Val-d'Or et Rouyn-Noranda.	13 déc.	À la C.C.T. pour révision. Décision pendante

Annexe CC
Direction de la recherche

146 RAPPORTS DE RECHERCHE PUBLICS

1982

Rapport N°	Titre
82-01F	Indice des taux de fret des conférences maritimes pour les exportations canadiennes.
82-02F	Revue des tarifs aériens réduits : Mise en perspective de trois années.
82-03F	Transport multimodal dans le commerce canadien international.
82-04F	L'ndustrie du camionnage pour compte d'autrui dans les provinces atlantiques : perspective régionale.
82-05F	Tarifs marchandises ferroviaires et prix des aliments : étude préliminaire.
82-06F	Analyse des décisions rendues par le Comité des transports par chemin de fer 1967-1980.
82-07F	Transport maritime des marchandises en vrac dans le commerce canadien : quelques données de base dans le contexte des initiatives des Nations Unies.
82-08F	Analyse économique de la répartition des coûts dans les projets d'étagement de voies.
82-09F	Concurrence et réglementation dans l'industrie du transport de marchandises par chemin de fer.
82-10F	La technologie des chemins de fer au vingtième siècle.

1981

Rapport N°	Titre
81-01F	Services aériens locaux dans le nord du Canada 1970, 1975, 1978.
81-02F	Répercussions des propositions de rationalisation des chemins de fer sur le revenu net des céréaliculteurs de la Saskatchewan.
81-03F	Étude sur la liaison offerte par la Hudson's Bay Railway.
81-04F	Principes économiques liés au transport aérien.
81-05F	Marchés offerts aux navires d'immatriculation canadienne pouvant transporter des cargaisons sur les Grands Lacs et par mer.
81-06F	Portée de l'accroissement du coût lié à la construction d'un élévateur hors-voie à Valleyview.
81-07F	Permis de services à tarif unitaire et conduite des lignes aériennes : Étendue de la concurrence.

AUTRES RAPPORTS DE RECHERCHE

Les perspectives canadiennes sur le code de conduite des conférences maritimes de la CNUCED : compte rendu

Série de séminaires de recherche, Printemps 1981.

Série de séminaires de recherche, Automne 1981.

Les transports : Tendances et questions particulières 1981.